

MODERNE PIRATERIJ IN OOST- EN WEST-AFRIKA

HET JURIDISCH KADER, DE BESTRIJDINGSSTRATEGIEËN EN
DE VERVOLGING EN BESTRAFFING



Klaas Willaert

Promotoren: Prof. Dr. Frank Maes en Prof. Dr. Em. Eduard Somers

Begeleidingscommissie: Prof. Dr. An Cliquet en Prof. Dr. Erik Franckx

Doctoraat voorgelegd voor het behalen van de graad doctor in de Rechten

Academiejaar: 2018 - 2019

MODERNE PIRATERIJ IN OOST- EN WEST-AFRIKA

HET JURIDISCH KADER, DE BESTRIJDINGSSTRATEGIEËN EN
DE VERVOLGING EN BESTRAFFING

Klaas Willaert

(Studentennummer: 00700708)

Promotoren: Prof. Dr. Frank Maes en Prof. Dr. Em. Eduard Somers

Begeleidingscommissie: Prof. Dr. An Cliquet en Prof. Dr. Erik Franckx

*Doctoraat voorgelegd voor het behalen van de graad doctor in de Rechten
Academiejaar: 2018 - 2019*

*“In an honest service there is thin commons,
low wages, and hard labor; in this, plenty and satiety,
pleasure and ease, liberty and power;
and who would not balance creditor on this side,
when all the hazard that is run for it,
at worst, is only a sour look or two at choking.
No, a merry life and a short one, shall be my motto.”*

- Bartholomew ‘Black Bart’ Roberts¹

¹ Zie D. DEFOE, *A General History of the Pyrates*, Londen, Dover Publications, 1999, 244.

ABSTRACT (NEDERLANDS)

Piraterij is een probleem van alle tijden: vanaf het ogenblik dat de zeeën en oceanen voor de handel werden gebruikt, is er sprake geweest van zeeroof. Het is niet voor niets één van de oudste internationale misdaden: een piraat wordt gezien als een 'vijand van de mensheid' tegen wie elke staat op volle zee kan optreden, wat een grote uitzondering vormt op de algemene zeerechtelijke principes. Ook in deze eeuw manifesteert het fenomeen zich op uiteenlopende wijze in verschillende broeihaarden, waarvan Oost- en West-Afrika ongetwijfeld twee van de belangrijkste zijn. De voorliggende doctoraatsthesis analyseert het toepasselijk juridisch kader, beoordeelt de operationele bestrijdingsmaatregelen en onderzoekt de vervolging en bestraffing van piraterijmisdrijven in beide regio's op gestructureerde wijze: diverse pijnpunten worden aangeduid en mogelijke oplossingen worden naar voor geschoven.

De historische achtergrond en de doorgemaakte evolutie van het piraterijfenomeen worden kort geschetst om vervolgens de hedendaagse vormen en cijfers te bespreken. Het wordt snel duidelijk dat piraterij nog steeds een actuele problematiek betreft en zich de voorbije decennia sterk gemanifesteerd heeft rond Oost- en West-Afrika. Om de bestrijdingsmogelijkheden van staten in kaart te brengen, wordt het internationaalrechtelijk kader uitvoerig belicht, met bijzondere aandacht voor de piraterijdefinitie en de heersende samenwerkingsplicht en universele jurisdictie. Deze concepten blijken echter met heel wat tekortkomingen te kampen, waardoor ook enkele alternatieve instrumenten worden aangegrepen om eventuele lacunes op te vullen, maar die zijn helaas evenmin vrij van gebreken.

In dit werk wordt uitsluitend gefocust op de Oost- en West-Afrikaanse piraterijproblematiek: de Hoorn van Afrika en de Golf van Guinee behoren tot de meest piraterijgevoelige regio's ter wereld en worden gekenmerkt door zeer contrasterende piraterijmodellen, die zowel qua achtergrond en gevolgen als qua aangewende methodes en onderliggende motieven grondig verschillen. De relevante regionale akkoorden en nationale wetgeving in beide gebieden worden doorgelicht, waarna de concrete bestrijdingsinitiatieven worden besproken die vanuit internationale, regionale, nationale en private hoek worden ondernomen. Het valt op dat de onderscheiden piraterijvormen aan beide kanten van het Afrikaanse continent op verschillende wijze worden aangepakt, maar dit verloopt allerminst vlekkeloos. Inzet van private maritieme beveiligingsteams wordt vaak noodzakelijk geacht, maar roept talloze vragen op en verhoogt veelal de complexiteit van de problematiek.

De enorme draagwijdte van piraterijvervolging en -bestraffing verantwoordt een afzonderlijke behandeling, die eerst de situatie in beide risicogebieden uittekent en vervolgens de uiteenlopende pijnpunten analyseert. Overdracht van piraterijverdachten aan regionale staten met het oog op vervolging is een gevoelige kwestie, bewijsproblemen strooien vaak roet in het eten, er valt amper een lijn te trekken in de toegekende straffen en er zijn te weinig landen die zich wensen te engageren. Daarnaast wordt ook aangetoond dat er onvoldoende aandacht wordt besteed aan de mensenrechten en het achterliggend misdaadnetwerk en worden nog enkele kleinere bezorgdheden besproken. Op die manier wordt een duidelijk beeld geschetst van de voornaamste obstakels die efficiënte vervolging en bestraffing van piraten verhinderen en het huidig piraterijvervolgingsmodel

zo op de helling plaatsen. Alternatieve berechtingsmogelijkheden worden kort toegelicht, maar ook deze blijken allerminst zaligmakend en zouden veel voeten in de aarde hebben.

Om de doctoraatsthesis op constructieve wijze af te sluiten, wordt op zoek gegaan naar oplossingen voor de problemen die eerder aan het licht kwamen. Trouw aan de structuur die doorheen de hele thesis wordt aangehouden, worden zowel op juridisch en operationeel niveau als op vlak van vervolging en bestrafing de nodige suggesties aangereikt aan internationale, regionale, nationale en private actoren en ook voor de dieperliggende problemen, die de piraterijproblematiek op structurele wijze voeden, worden correcties voorgesteld. Vanuit een juridische invalshoek wordt naar een duurzame oplossing voor de Oost- en West-Afrikaanse piraterijkwestie gezocht, die desgevallend ook waardevolle elementen kan bevatten om gelijkaardige maritieme beveiligingsvraagstukken in andere delen van de wereld aan te pakken.

ABSTRACT (ENGELS)

Piracy is a problem of all ages: from the moment the seas and oceans were used for trade, there has been piracy. There's a reason piracy is one of the oldest international crimes: a pirate is seen as an 'enemy of mankind' against whom any state can act on the high seas, constituting an important exception to the general principles of the law of the sea. Even in this century, the criminal phenomenon is being felt in different hotspots, with East and West Africa as two of the most prominent examples. This doctoral thesis analyses the applicable legal framework, assesses the anti-piracy measures and examines the prosecution and punishment of piracy crimes in both regions: various difficulties are identified and appropriate solutions are put forward.

The historical background and evolution of the piracy issue are briefly sketched in order to discuss contemporary forms and figures. It quickly becomes clear that piracy is still a topical concern and has manifested itself strongly in East and West Africa in recent decades. In order to map out the possibilities for combating states, the international legal framework is examined in detail, with particular attention to the definition of piracy, the prevailing duty of cooperation and the principle of universal jurisdiction. As these concepts however appear to have many shortcomings, a number of alternative instruments are being used to fill possible gaps, but unfortunately they are not impeccable either.

This thesis focuses exclusively on the problems of piracy in East and West Africa: the Horn of Africa and the Gulf of Guinea are among the most piracy prone areas in the world and are characterized by highly contrasting piracy models, which differ significantly in their background and consequences as well as in the applied methods and underlying motives. The relevant regional agreements and national legislation in both areas are analyzed, followed by a thorough review of the concrete measures that were taken by international, regional, national and private actors. It stands out that the distinct forms of piracy on both sides of the African continent are dealt with differently, but it is by no means a smooth process. The use of private maritime security teams is often considered necessary, but raises numerous questions and usually increases the complexity of the problem.

The enormous impact of piracy prosecution and punishment justifies a separate chapter, which outlines the situation in both risk areas and then examines the various issues. The transfer of pirate suspects to regional states for the purpose of prosecution is a sensitive issue, evidentiary problems are often undermining the efforts, there is hardly any uniformity with regard to the imposed penalties and the number of countries that wish to get involved is deplorable. It is also shown that not enough attention is paid to human rights and the underlying criminal network and furthermore some smaller concerns are discussed. This chapter provides a clear picture of the main obstacles preventing effective prosecution and punishment of pirates and jeopardizing the current piracy prosecution model. Alternative piracy trial avenues are briefly put forward, but even these options would have flaws and would in any case be very difficult to achieve.

In order to conclude this doctoral thesis in a constructive manner, solutions are sought to all the problems that were identified earlier. In line with the structure adopted throughout the entire thesis, proper suggestions are made to international, regional, national and private actors at the legal and operational level, as well as in the area of prosecution and punishment, and corrections with regard to more profound problems, which continue to feed the piracy issue, are also proposed. From a legal

point of view, a sustainable solution for the East and West African piracy troubles, which may also contain valuable elements to take on similar maritime security issues in other parts of the world, is being pursued.

VOORWOORD

Buitenstaanders percipiëren het leven van een doctoraatsonderzoeker vaak als paradijselijk en zullen de navolgende stelling afdoen als onzin, maar iedereen die ook maar eventjes in het vak heeft gestaan, kan niet anders dan beamen dat het schrijven van een doctoraat een grote uitdaging betreft. Met enige trots kan ik dan ook zeggen dat dit doctoraat de bekroning vormt van vele jaren hard werk en toewijding. Ik hoop evenwel dat de personen die hebben bijgedragen tot de verwezenlijking van dit huzarenstukje een gelijkaardig gevoel van voldoening ervaren, want zonder hun steun zou dit werk er hoogstwaarschijnlijk nooit gekomen zijn. Een oprecht woord van dank kan bijgevolg niet ontbreken.

Vooreerst wil ik mijn promotoren, prof. dr. Frank Maes en prof. dr. em. Eduard Somers, bedanken voor hun deskundige begeleiding en doorgedreven hulp. Gedurende het hele traject schonken ze mij enorm veel vertrouwen en ik kan alleen maar hopen dat ik dat niet beschaamd heb. Ook de leden van mijn begeleidingscommissie, prof. dr. An Cliquet en prof. dr. Erik Franckx, vervulden hun taak met verve en verdienen alle lof. Ik kon me geen betere omkadering wensen bij het schrijven van dit doctoraat en ben hen ontzettend dankbaar.

Hetzelfde geldt voor mijn collega's: ik kan me geen leukere werkomgeving inbeelden en wil jullie allemaal van harte bedanken om de talloze dagen op de universiteit zo aangenaam te maken. Verschillende collega's zijn goede vrienden geworden en de fantastische werksfeer werkte stimulerend: het zorgde ervoor dat ik 's ochtends zelden met tegenzin naar de faculteit afzakte en het vele werk niet als een onoverkomelijke hindernis zag. Ik zal altijd met plezier terugkijken op de schitterende jaren die ik met jullie als collega's heb mogen doorbrengen.

Mijn familie en vrienden kunnen uiteraard ook niet ontbreken in dit dankwoord: zonder dit steeds te beseffen, hebben jullie door jullie warmte en vriendschap een grote impact op me gehad. Bewust of onbewust hebben jullie me doorheen de jaren gemotiveerd en gesteund om dit doctoraatsonderzoek tot een goed einde te brengen en ik waardeer dat enorm.

Tot slot wil ik mijn echtgenote Kathy bedanken, die ongetwijfeld de zwaarste last heeft gedragen: op de momenten dat ik begon te twijfelen, hielp ze me met tonnen genegenheid en vertrouwen terug op weg. Alles wat ze doorheen de jaren voor me gedaan heeft, getuigt van onvoorwaardelijke liefde en woorden schieten tekort om mijn dankbaarheid uit te drukken. Ik hou met heel m'n hart van jou.

Klaas Willaert

Gent, 25 september 2018

AFKORTINGENLIJST

2050 AIM Strategy	2050 Africa's Integrated Maritime Strategy
AFRICOM	United States Africa Command
AIS	Automatic Identification System
AMISOM	African Union Mission In Somalia
AMLEP	African Maritime Law Enforcement Partnership
APS	Africa Partnership Station
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
AU	Afrikaanse Unie
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BMP	Best Management Practices
BUPO-verdrag	Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten
CGPCS	Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
CMC	Centre for multinational coordination
CMF	Combined Maritime Forces
CMI	Comité Maritime International
CMR	Critical Maritime Routes
COI	Commission de l'Océan Indien
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
CPP	Counter Piracy Programme
CRESMAC	Centre Régional de la Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale
CREMAO	Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest
CRIMGO	Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea
CTF-150	Combined Task Force 150
CTF-151	Combined Task Force 151

DCCTF	Djibouti Code of Conduct Trust Fund
DRTC	Djibouti Regional Training Centre
EAC	East African Community
EAPCCO	Eastern Africa Police Chiefs Cooperation Organisation
ECCAS	Economic Community of Central African States
ECOWAS	Economic Community of West African States
EDF	European Development Fund
EESC	European Economic and Social Committee
EEZ	Exclusieve economische zone
EHRM	Europees Hof voor de Rechten van de Mens
ESA-IO	Eastern and Southern Africa – Indian Ocean
EU	Europese Unie
EUNAVFOR	European Union Naval Force
Europol	European Police Office
EUTM Somalia	EU Training Mission Somalia
EVEXI	Evidence Exploitation Initiative
EVRM	Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens
G7++FOGG	G7++ Friends of the Gulf of Guinea Maritime Security Experts Group
G8PK/PB	G8 Peacekeeping/Peacebuilding Experts Group
GGC	Gulf of Guinea Commission
GoGIN	Gulf of Guinea Inter-Regional Network
HRA	High Risk Area
ICC	Inter-Regional Coordination Centre
IGAD	Intergovernmental Authority on Development
ILC	International Law Commission
IMB	International Maritime Bureau

IMO	Internationale Maritieme Organisatie
INTERPOL	International Criminal Police Organization
IPATCH	Intelligent Piracy Avoidance using Threat detection and Countermeasure Heuristics
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor
ISO	International Organization for Standardization
ISPS Code	International Ship and Port facility Security Code
IUU fishing	Illegal, unreported and unregulated fishing
KBRV	Koninklijke Belgische Redersvereniging
LOSC	United Nations Convention on the Law of the Sea
LRIT	Long range identification and tracking of ships
MACR	Minimum age of criminal responsibility
MARSIC	Enhancing Maritime Security and Safety through Information Sharing and Capacity Building
MASE	Programme to Promote Regional Maritime Security
MCP	Maritime Crime Programme
MDA	Maritime domain awareness
MDAT-GoG	Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea
MEND	Movement for the Emancipation of the Niger Delta
MMCC	Multinational maritime coordination centre
MoU	Memorandum of Understanding
MOWCA	Maritime Organization of West and Central Africa
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
MSA	Maritime situational awareness
MSC	Maritime Safety Committee
MSCHOA	Maritime Security Centre - Horn of Africa

MTISC-GoG	Maritime Trade Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NCIS	United States Naval Criminal Investigative Service
NIMASA	Nigeria Maritime Administration and Safety Agency
NMIOTC	NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre
OBP	Oceans Beyond Piracy
PCASP	Privately contracted armed security personnel
PIU	Project Implementation Unit
PMAWCA	Port Management Association of West and Central Africa
PMPF	Puntland Maritime Police Force
PMSC	Private maritime security company
RAPPICC	Regional Anti-Piracy Prosecution & Intelligence Coordination Centre
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery against Ships in Asia
REFLECS ³	Regional Fusion Law Enforcement Centre for Safety and Security at Sea
ReMISC	Regional Maritime Information Sharing Centre
RMAC	Regional Maritime Awareness Capability
RMRCC	Regional Maritime Rescue Coordination Centre
ROE	Rules of engagement
SADC	Southern African Development Community
SEACOP	Strategic Sealift Contingency Planning System
SHADE	Shared Awareness and Deconfliction
SOLAS Convention	International Convention for the Safety of Life at Sea
SUA Convention	Convention on Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation
TFG	Transitional Federal Government
UKMTO	United Kingdom Marine Trade Operations

UNDP	United Nations Development Programme
UNHCR	UN High Commissioner for Refugees
UNOCA	United Nations Office for Central Africa
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNOWA	United Nations Office for West Africa
VN	Verenigde Naties
VPD	Vessel protection detachment

INHOUDSTAFEL

Abstract (Nederlands)	v
Abstract (Engels)	vii
Voorwoord	ix
Afkortingenlijst	xi
Inhoudstafel	xvii
Inleiding	1
Situering	1
Methodologie en opbouw	2
I. Historische achtergrond en ontwikkeling	5
1. Vroege geschiedenis en verdere evolutie	5
2. Moderne piraterij	10
3. Actuele ontwikkelingen	12
II. Internationaalrechtelijk kader	19
1. Begripsomschrijving	19
1.1 Situering	19
1.1.1 Volle zee	19
1.1.2 Nationaliteit en exclusieve jurisdictie vlaggenstaat	19
1.1.2.1 Algemeen	19
1.1.2.2 Goedkope vlaggen	21
1.1.3 Uitzonderingen op de exclusieve jurisdictie	22
1.1.3.1 Algemeen	22
1.1.3.2 Achtervolgingsrecht	23
1.1.3.3 Aanhoudings- en onderzoeksrecht	25
1.1.3.3.1 Algemeen	25
1.1.3.3.2. Piraterij	27
1.2 Definitie piraterij	29
1.3 Tekortkomingen en problematische aspecten	36
1.3.1 Vereiste volle zee	36
1.3.1.1 Algemeen	36
1.3.1.2 Resolutie 1816	38
1.3.1.3 EEZ?	41
1.3.2 Tweeschepenvereiste	42
1.3.3 Vereiste persoonlijke doeleinden	44
1.4 Afwijkende definities	45
1.4.1 Begripsomschrijving International Maritime Bureau	45
1.4.2 Armed robbery against ships	46
2. Juridische instrumenten	48
2.1 Internationaal Zeerechtverdrag	48

2.1.1 Situering	48
2.1.2 Artikel 100: samenwerkingsplicht	49
2.1.2.1 Algemeen	49
2.1.2.2 Verschillende interpretaties	50
2.1.2.3 Belang van informatie-uitwisseling en interdisciplinaire coöperatie	52
2.1.3 Artikel 101: strafbepaling?	54
2.1.4 Artikel 105: handhavingsbevoegdheden en universele jurisdictie	56
2.1.4.1 Algemeen	56
2.1.4.2 Verschillende interpretaties	57
2.1.4.3 Handhavingsbevoegdheden en gebruik van geweld	59
2.1.4.4 Universele jurisdictie	61
2.2 SUA Convention	64
2.2.1 Situering	64
2.2.2 Toepassingsgebied	65
2.2.2.1 Materieel	65
2.2.2.2 Territoriaal	65
2.2.3 Juridisch regime	66
2.2.3.1 Algemeen	66
2.2.3.2 Beoogde misdrijven	67
2.2.3.3 Jurisdictie	67
2.2.3.4 Aut dedere aut judicare	69
2.2.3.5 Werking en procedure	70
2.2.3.6 Toevoegingen protocol 2005	72
2.2.4 Tekortkomingen en problematische aspecten	74
2.2.4.1 Situering	74
2.2.4.2 Van toepassing op piraterij?	74
2.2.4.3 Bewoordingen	75
2.2.4.4 Aut dedere aut judicare?	76
2.2.4.5 Geldingskracht	78
2.2.4.6 Afhankelijk van politieke wil	78
2.2.4.7 Weinig aandacht voor bestrijding en preventie	78
2.3 Andere relevante verdragen	79
2.3.1 Verdragen gericht op bestrijding en vervolging	79
2.3.2 Verdragen gericht op beveiliging en preventie	81
2.4 Regionale akkoorden	82
III. Piraterij in Oost-Afrika	85
1. Situering	85
1.1 Algemeen	85
1.2 Oorsprong en oorzaken	88
1.3 Gevolgen	94
1.3.1 Algemeen	94
1.3.2 Actuele ontwikkelingen	96
2. Juridisch kader	98
2.1 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden	98
2.1.1 Situering	98
2.1.2 Concrete inhoud	100
2.1.3 Implementatie	102

2.1.3.1 Algemeen	102
2.1.3.2 Informatie-uitwisseling	103
2.1.3.3 Maritime domain awareness	105
2.1.3.4 Opleiding en training	105
2.1.3.5 Wetgeving	107
2.1.3.6 Capaciteitsuitbouw	107
2.1.3.7 Regionale coöperatie en coördinatie	108
2.1.4 Jeddah Amendment	108
2.2 Nationale wetgeving	111
2.2.1 Situering	111
2.2.2 Monisme - dualisme	115
2.2.3 Piraterijwetgeving in Oost-Afrika: situatieschets	115
2.2.4 Case study: Somalië	121
2.2.4.1 Situering	121
2.2.4.2 Historisch overzicht	121
2.2.4.3 Actuele ontwikkelingen	125
3. Operationele bestrijdingsmaatregelen	127
3.1 Nationale initiatieven	127
3.1.1 Situering	127
3.1.2 Somalië	127
3.1.2.1 Puntland	127
3.1.2.2 Somaliland	130
3.1.2.3 Federaal niveau	131
3.1.3 Seychellen	133
3.1.4 Overige landen	133
3.2 Regionale initiatieven	134
3.2.1 Situering	134
3.2.2 Eastern and Southern Africa – Indian Ocean Regional Strategy	136
3.2.3 Intergovernmental Authority on Development	137
3.2.4 Eastern Africa Police Chiefs Cooperation Organisation	138
3.2.5 Southern African Development Community	138
3.2.6 Afrikaanse Unie	139
3.2.6.1 Situering	139
3.2.6.2 African Maritime Transport Charter en Durban Resolution	140
3.2.6.3 Alternatieve pistes	142
3.2.6.4 2050 AIM Strategy	143
3.2.6.5 Lomé Charter	145
3.2.7 Overige acties	146
3.3 Internationale initiatieven	147
3.3.1 Situering	147
3.3.2 Combined Maritime Forces	149
3.3.2.1 Algemeen	149
3.3.2.2 CTF-150	149
3.3.2.3 CTF-151	150
3.3.3 Verenigde Naties	151
3.3.3.1 Algemeen	151
3.3.3.2 IMO	156
3.3.3.3 UNODC	157
3.3.3.3.1 Situering	157

3.3.3.3.2 Counter Piracy Programme	158
3.3.3.3.3 Maritime Crime Programme	162
3.3.4 Europese Unie	164
3.3.4.1 Algemeen	164
3.3.4.2 EUNAVFOR – Operatie Atalanta	166
3.3.4.3 EUCAP NESTOR	168
3.3.4.4 Critical Maritime Routes Programme	170
3.3.4.5 MASE	171
3.3.4.6 EUTM Somalia	172
3.3.4.7 Overige EU-initiatieven	173
3.3.5 NAVO	174
3.3.6 Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia	175
3.3.6.1 Situering	175
3.3.6.2 Werking	176
3.3.7 INTERPOL en Europol	178
3.3.7.1 Situering	178
3.3.7.2 Initiatieven	180
3.3.8 Bilaterale initiatieven van derde landen	183
3.3.8.1 Algemeen	183
3.3.8.2 Militaire aanwezigheid	183
3.3.8.3 Piraterijvervolg	184
3.3.8.4 Regional Anti-Piracy Prosecution & Intelligence Coordination Centre	184
3.4 Private initiatieven	186
3.4.1 Marktspelers en belangenverenigingen	186
3.4.1.1 Best Management Practices	186
3.4.1.1.1 Situering	186
3.4.1.1.2 Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy	187
3.4.1.1.3 Actualisatie	188
3.4.1.1.4 Evaluatie	189
3.4.1.2 Ondersteuning zeevarenden	191
3.4.2 International Maritime Bureau	192
3.4.3 Academische wereld	193
3.4.4 Private maritieme beveiligingsondernemingen	194
3.4.4.1 Situering	194
3.4.4.2 Verschillende standpunten	197
3.4.4.3 Belgische wetgeving	200
3.4.4.3.1 Situering	200
3.4.4.3.2 Algemeen	201
3.4.4.3.3 Privaat beveiligingsteam	203
3.4.4.3.4 Hiërarchie en toegelaten acties	204
3.4.4.4 Internationale reguleringsinitiatieven	205
3.4.4.4.1 Situering	205
3.4.4.4.2 GUARDCON	207
3.4.4.4.3 ISO/PAS 28007	210

IV. Piraterij in West-Afrika **213**

1. Situering **213**

1.1 Algemeen	213
1.2 Oorsprong en oorzaken	216

1.3 Gevolgen	219
1.3.1 Algemeen	219
1.3.2 Actuele ontwikkelingen	223
2. Juridisch kader	226
2.1 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa	226
2.1.1 Situering	226
2.1.2 Concrete inhoud	228
2.1.3 Implementatie	232
2.2 Nationale wetgeving	234
2.2.1 Situering	234
2.2.2 Piraterijwetgeving in West-Afrika: situatieschets	236
2.2.3 Case study: Nigeria	238
3. Operationele bestrijdingsmaatregelen	240
3.1 Nationale initiatieven	240
3.1.1 Situering	240
3.1.2 Nigeria	242
3.1.2.1 Militaire task forces en operaties	242
3.1.2.2 Capaciteitsuitbouw	244
3.1.2.3 Maritime domain awareness	244
3.1.2.4 Corruptie	245
3.1.3 Ghana	246
3.1.4 Overige landen	248
3.2 Regionale initiatieven	249
3.2.1 Situering	249
3.2.2 Eerste pogingen tot regionale coördinatie: MOWCA	253
3.2.3 Gezamenlijke oefeningen: Exercise Obangame Express	255
3.2.4 Samenwerking op een hoger niveau: regionale organisaties en strategieën	257
3.2.4.1 ECCAS	257
3.2.4.2 ECOWAS	259
3.2.4.3 Gemeenschappelijk plan	260
3.2.5 Op kleinere schaal: bilaterale initiatieven	262
3.2.6 Overige acties	264
3.3 Internationale initiatieven	265
3.3.1 Situering	265
3.3.2 Verenigde Naties	265
3.3.2.1 Algemeen	265
3.3.2.1.1 Situering	265
3.3.2.1.2 United Nations Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea	266
3.3.2.1.3 Voorbereiding en ondersteuning van de Yaoundé Code of Conduct	268
3.3.2.2 IMO	270
3.3.2.2.1 Situering	270
3.3.2.2.2 Resolutie A.1069(28)	271
3.3.2.2.3 IMO Strategy for Implementing Sustainable Maritime Security Measures in West and Central Africa	272
3.3.2.2.4 IMO Table Top Exercises	275
3.3.2.3 UNODC	276
3.3.2.3.1 Situering	276

3.3.2.3.2 Strategy in Relation to Piracy, Armed Robbery Against Vessels, and Maritime Crime in the Gulf of Guinea Region	277
3.3.2.3.3 Werkzaamheden	278
3.3.3 Europese Unie	278
3.3.3.1 Situering	279
3.3.3.2 Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme	280
3.3.3.3 EU Strategy on the Gulf of Guinea	281
3.3.3.4 Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020	282
3.3.3.5 Gulf of Guinea Inter-Regional Network	286
3.3.3.6 Overige EU-initiatieven	287
3.3.4 G7++FOGG	289
3.3.4.1 Situering	289
3.3.4.2 Werkzaamheden	290
3.3.5 Bilaterale initiatieven van derde landen	291
3.3.5.1 Situering	291
3.3.5.2 Verenigde Staten	291
3.3.5.2.1 Achtergrond	291
3.3.5.2.2 AFRICOM en Africa Partnership Station	293
3.3.5.2.3 African Maritime Law Enforcement Partnership	295
3.3.5.2.4 Regional Maritime Awareness Capability	296
3.3.5.3 Frankrijk	297
3.3.5.4 Verenigd Koninkrijk	298
3.3.5.5 Overige landen	299
3.4 Private initiatieven	300
3.4.1 Marktspelers en belangenverenigingen	300
3.4.1.1 Situering	300
3.4.1.2 Guidelines for Owners, Operators en Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region	301
3.4.1.2.1 Situering	301
3.4.1.2.2 Inhoud	301
3.4.1.2.3 Actualisatie	304
3.4.1.3 Maritime Trade Information Sharing Centre – Gulf of Guinea	305
3.4.1.3.1 Situering	305
3.4.1.3.2 Werking	306
3.4.1.3.3 Problemen	307
3.4.1.3.4 Aflossing door MDAT-GoG	308
3.4.1.4 Amendering piraterijclausule	309
3.4.2 International Maritime Bureau	310
3.4.3 Academische wereld	310
3.4.4 Private maritieme beveiligingsondernemingen	312
3.4.4.1 Situering	312
3.4.4.2 Controverse	312
3.4.4.3 Plaatselijke regulering	313
3.4.4.4 Actuele ontwikkelingen	315

V. Vervolging en bestrafing **317**

1. Situering	317
1.1 Algemeen	317
1.2 Oost-Afrika	317

1.3 West-Afrika	319
2. Pijnpunten	320
2.1 Overdrachtsproblematiek	320
2.1.1 Situering	320
2.1.2 Overdrachtsovereenkomsten en -praktijken	321
2.1.3 Juridische beoordeling van piraterijvervolgning door derde landen	325
2.1.4 Pragmatische beoordeling van piraterijvervolgning door derde landen	328
2.2 Bewijsproblematiek	329
2.2.1 Situering	329
2.2.2 Voornaamste uitdagingen	330
2.2.2.1 Adequaat bewijs	330
2.2.2.1.1 Algemeen	330
2.2.2.1.2 Equipment articles	332
2.2.2.2 Verzamelen en uitwisselen van bewijs	335
2.2.2.2.1 Algemeen	335
2.2.2.2.2 Training en internationale samenwerking	336
2.2.2.3 Gebruik van getuigen	340
2.2.2.3.1 Algemeen	340
2.2.2.3.2 Getuigenverklaring op afstand	341
2.2.2.4 Gebruik van vertrouwelijke informatie	342
2.2.2.4.1 Algemeen	342
2.2.2.4.2 Flexibele compromissen	343
2.2.2.5 Respect voor mensenrechten bij bewijsvergaring	343
2.3 Bestraffingsproblematiek	344
2.3.1 Situering	344
2.3.2 Cijfermateriaal	345
2.3.3 Probleem van uiteenlopende straffen	347
2.3.4 Bestraffingsoverwegingen	349
2.3.4.1 Achtergrond beklaagde	349
2.3.4.2 Voltooingsgraad en geweldniveau	349
2.3.4.3 Aard van het misdrijf	350
2.3.4.4 Nationale wetgeving en beleid	351
2.3.5 Meer uniformiteit nodig?	352
2.3.6 Gepaste straf?	354
2.4 Mensenrechtenproblematiek	356
2.4.1 Situering	356
2.4.2 Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens	358
2.4.2.1 Algemeen	358
2.4.2.2 Extraterritoriale toepassing	358
2.4.2.2.1 Algemeen	358
2.4.2.2.2 Maritieme context	359
2.4.2.3 Toerekenbaarheid	362
2.4.3 Detentie van piraterijverdachten vs. recht op vrijheid	363
2.4.3.1 Situering	363
2.4.3.2 Artikel 5, §1 EVRM	365
2.4.3.3 Artikel 5, §3 EVRM	366
2.4.3.4 Algemene beoordeling	368
2.4.3.5 Toepassing: Belgische wetgeving	373
2.4.4 Overdracht van piraterijverdachten vs. non-refoulement	376

2.4.4.1 Situering	376
2.4.4.2 Artikel 3 EVRM	378
2.5 Straffeloosheid voor kopstukken en financiers	382
2.5.1 Situering	382
2.5.2 Actuele ontwikkelingen	383
2.5.3 Nood aan verandering	385
2.5.3.1 Nieuwe technieken	385
2.5.3.2 Hernieuwde inspanningen en coördinatie	386
2.5.3.3 Nieuwe visie	387
2.5.3.4 Command responsibility?	389
2.6 Gebrek aan engagement extraregionale staten	391
2.6.1 Situering	391
2.6.2 Nood aan verandering	393
2.6.2.1 Nationaal niveau	393
2.6.2.1.1 Beleid	393
2.6.2.1.2 Regelgeving	393
2.6.2.2 Internationaal niveau	395
2.6.2.2.1 Beleid	395
2.6.2.2.2 Regelgeving	396
2.7 Problematiek van minderjarige piraterijverdachten	398
2.7.1 Situering	398
2.7.2 Strafrechtelijke verantwoordelijkheid	398
2.7.3 Internationaalrechtelijk kader	399
2.7.4 Problemen bij vervolging minderjarige piraterijverdachten	401
2.7.4.1 Leeftijdsbepaling	401
2.7.4.2 Detentie	403
2.7.4.3 Bestrafing	404
2.7.4.4 Overige problemen	405
2.8 Private aanhouding van piraten	406
2.8.1 Situering	406
2.8.2 Toepassing: Belgische wetgeving	408
2.8.3 Algemene afweging	412
2.9 Asielproblematiek	413
2.9.1 Situering	413
2.9.2 Risicobeoordeling	414
2.9.3 Algemene afweging	417
2.10 Toepassing humanitair recht: piraterijverdachten als krijgsgevangenen?	417
2.10.1 Situering	417
2.10.2 Gewapend conflict?	418
2.10.2.1 Algemeen	418
2.10.2.2 Toetsing	419
3. Judiciële opties	421
3.1 Situering	421
3.1.1 Premisse	421
3.1.2 Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia	422
3.1.3 Lang Report	424

3.1.4 Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts	427
3.1.5 Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region	429
3.2 Regionaal vervolgingsmodel	430
3.2.1 Algemeen	430
3.2.2 Piracy Prisoner Transfer Programme	432
3.2.3 Problemen in Kenia	434
3.2.4 Potentieel van andere regionale staten	437
3.3 Alternatieven	440
3.3.1 Situering	440
3.3.2 Internationaal piraterijtribunaal	442
3.3.2.1 Algemeen	442
3.3.2.2 Valse bezwaren	445
3.3.2.2.1 Ontoereikende zwaarwichtigheid	445
3.3.2.2.2 Werklast en jurisdictie	446
3.3.2.2.3 Tijdrovende oprichting	449
3.3.2.2.4 Toepasselijk recht	450
3.3.2.2.5 Financiële last	450
3.3.2.2.6 Overige tegenargumenten	451
3.3.2.3 Voordelen	452
3.3.2.3.1 Neutralisatie huidige pijnpunten	452
3.3.2.3.2 Bijkomende pluspunten	453
3.3.3 Internationaal Strafhof	454
3.3.3.1 Algemeen	454
3.3.3.2 Bevoegdheidsuitbreiding	455
3.3.3.3 Afweging	456
3.3.3.3.1 Pro	456
3.3.3.3.2 Contra	457
3.3.4 Internationaal Zeerechttribunaal	458
3.3.4.1 Algemeen	458
3.3.4.2 Bevoegdheidsuitbreiding	459
3.3.4.3 Afweging	460
3.3.4.3.1 Pro	460
3.3.4.3.2 Contra	461
VI. Op weg naar een oplossing?	463
1. Situering	463
2. Mogelijke hervormingen op juridisch vlak	463
2.1 Internationaal recht	463
2.1.1 Algemeen	463
2.1.2 Aangepaste piraterijdefinitie	464
2.1.3 Krachtdadigere bepalingen	466
2.1.4 Optimaal gebruik bestaande instrumenten	467
2.1.5 Adequate regulering private maritieme beveiliging	469
2.2 Regionale akkoorden	470
2.2.1 Algemeen	470
2.2.2 Oost-Afrika	470
2.2.2.1 Algemeen	470

2.2.2.2 Werkpunten	471
2.2.3 West-Afrika	472
2.2.3.1 Algemeen	472
2.2.3.2 Werkpunten	472
2.3 Nationale wetgeving	475
2.3.1 Algemeen	475
2.3.2 Oost-Afrika en West-Afrika	475
2.3.2.1 Algemeen	475
2.3.2.2 Verschillende werkpunten	477
2.3.2.3 Regulering private maritieme beveiliging	478
2.3.3 Extraregionale staten	478
3. Mogelijke hervormingen op operationeel vlak	479
3.1 Internationale dimensie	479
3.1.1 Algemeen	479
3.1.2 Oost-Afrika	480
3.1.2.1 Algemeen	480
3.1.2.2 Capaciteitsuitbouw	480
3.1.2.3 Coördinatie	481
3.1.2.4 Inzet oorlogsschepen	481
3.1.3 West-Afrika	483
3.1.3.1 Algemeen	483
3.1.3.2 Coördinatie	483
3.1.3.3 Wetgevende en judiciële hervormingen	484
3.1.3.4 Ondersteuning regionale coöperatie	485
3.1.3.5 Inzet oorlogsschepen?	485
3.2 Regionale dimensie	489
3.2.1 Algemeen	489
3.2.2 Oost-Afrika	490
3.2.2.1 Algemeen	490
3.2.2.2 Werkpunten	490
3.2.3 West-Afrika	493
3.2.3.1 Algemeen	493
3.2.3.2 Werkpunten	494
3.3 Nationale dimensie	497
3.3.1 Algemeen	497
3.3.2 Oost-Afrika	498
3.3.2.1 Algemeen	498
3.3.2.2 Somalië	498
3.3.2.3 Overige landen	501
3.3.3 West-Afrika	501
3.3.3.1 Algemeen	501
3.3.3.2 Capaciteitsuitbouw	502
3.3.3.3 Maritime domain awareness	504
3.3.3.4 Coördinatie	504
3.3.3.5 Veilige ankerplaatsen	505
3.3.3.6 Corruptie	505
3.4 Private sector	506
3.4.1 Algemeen	506
3.4.2 Best Management Practices	506

3.4.3 Maatschappelijke bewustmaking en onderzoek	507
3.4.4 Opleiding en ondersteuning zeevarenden	507
3.4.5 Informatie-uitwisseling	508
3.4.6 Gebruik en regulering private maritieme beveiliging	509
4. Mogelijke hervormingen op vlak van vervolging en bestraffing	509
4.1 Algemeen	509
4.2 Betere spreiding van vervolgingslast	510
4.3 Oplossingen met betrekking tot bewijs	511
4.4 Meer uniformiteit op vlak van bestraffing	513
4.5 Toenemende aandacht voor mensenrechten	513
4.6 Bijkomende focus op piraterijnetwerk	514
4.7 Toenemende aandacht voor minderjarigen	515
4.8 Overige kwesties	515
4.9 Gepaste judiciële structuur?	516
5. Dieperliggende problemen en wenselijke verbeteringen	516
Besluit	521
Bibliografie	529
Bijlagen	629

INLEIDING

Situering

Piraterij is een fenomeen dat reeds lang bestaat: vanaf het ogenblik dat de zeeën en oceanen voor de handel werden gebruikt, is er sprake geweest van zeeroof. Het roept bij vele mensen romantische beelden op van piraten, die met een ooglap, een mes tussen de tanden en eventueel zelfs een houten been andere schepen enterden en steeds op zoek waren naar schatten. Nu is het in werkelijkheid eerder een verhaal van diefstal, gijzeling, menselijk leed, verhoogde beveiligingsmaatregelen en economische verliezen. In de moderne piraterij zijn de sabels ingeruild voor kalasnikovs en de typische piratenschepen, varende onder een doodskopvlag, voor krachtige motorboten. Het betreft een volledig nieuwe vijand, die zich steeds beter weet te organiseren en voornamelijk opereert in gebieden waar de rechtsorde tekort komt en de pakkans laag ligt. De kleine, mobiele transportmiddelen van de hedendaagse zeeroovers en hun zorgvuldig uitgekozen actieterrein maken hen zeer moeilijk te vatten of op te sporen. In tijden waarin het maritiem transport één van de voornaamste steunpilaren uitmaakt van onze wereldeconomie en meer dan drie vierde van de wereldhandel vertegenwoordigt, is het dan ook niet onlogisch dat er grote bezorgdheid heerst omtrent deze problematiek en dat men voortdurend op zoek is naar een nieuw beleid, efficiënte methodes of doeltreffende operaties om piraterij te bestrijden.

Tot voor kort werd moderne piraterij vooral geassocieerd met de streek rond de Golf van Aden en de Somalische kust, waar het fenomeen welig tierde: sinds het begin van de 21^{ste} eeuw is het een te vermijden gebied voor de scheepvaart en hebben er talloze aanvallen op handelsschepen plaatsgevonden. Ook in de straat van Malakka en in de buurt van Indonesië, Singapore en Maleisië werden heel wat voorvallen geregistreerd en de Golf van Oman kan eveneens als een 'hotspot' beschouwd worden. De gevallen van piraterij in West-Afrika kregen tot nu toe weinig aandacht, maar zijn zeker niet minder relevant: in de Golf van Guinee, voor de kust van Nigeria, Benin, Togo en Ghana, bleef het aantal brutale aanvallen alarmerend stijgen, wat de internationale gemeenschap begon te verontrusten. De regio, die cruciaal is voor de oliesector en van groot geostrategisch belang is, werd steeds meer geteisterd door kapingen van olietankers, waarbij de lading werd buitgemaakt en de bemanning niet altijd ongeschonden werd gelaten. De internationale gemeenschap mengde zich geleidelijk in de bestrijding van deze escalerende problematiek, maar zag al snel in dat een oplossing voor deze complexe kwestie onmogelijk op korte termijn te realiseren valt en verregaande inspanningen op uiteenlopende vlakken en diverse niveaus vergt.

Gezien het vroege ontstaan en de consistente voortzetting van het piraterijfenomeen op de wereldzeeën, wekt het geen verwondering dat de bestrijding van zeeroof reeds lang een belangrijk thema is binnen het internationaal zeerecht. Het bestaande rechtsregime zorgt er echter mede voor dat de aanpak van piraterij heel stroef verloopt: de gebrekkige internationaalrechtelijke definitie, nefaste bevoegdheidsregels en problematische vervolging en bestraffing van piraten beperken de mogelijkheden van de moderne piraterijbestrijding in grote mate en doelgerichte aanpassingen lijken noodzakelijk om dit actueel, grootschalig en economisch zeer relevant probleem op efficiënte wijze aan te pakken. Vooral ook binnen de context van nationale wetgeving en het judicieel bestel van de betrokken landen ligt er nog veel werk voor de boeg en dringen verregaande hervormingen zich op.

Naast de tekortkomingen op juridisch vlak, dient uiteraard ook het gebrek aan capaciteit en middelen van de omliggende landen genoemd te worden in de lijst van factoren die de bestrijding van de hedendaagse piraterij bemoeilijken. Het is geen toeval dat het fenomeen zich voornamelijk manifesteert voor de kust van ontwikkelingslanden of gefaalde staten, die met heel wat andere problemen te kampen hebben en daarom niet in staat zijn om piraterij in te dijken. Nationale en regionale initiatieven werden opgezet en gezamenlijke strategieën werden ontworpen, maar deze blijken veelal niet doeltreffend genoeg om een duurzame oplossing te realiseren. Gezien de significante repercussies van piraterij op de wereldeconomie is de inmenging van de internationale gemeenschap niet onverwacht en verschillende militaire operaties, geïnspireerd door resoluties van de Verenigde Naties, werden reeds georganiseerd in de Golf van Aden en voor de Somalische kust om het hoofd te bieden aan de wijdverspreide piraterij in de regio. Daarnaast dragen uiteenlopende internationale organisaties en derde landen ook op andere manieren bij, via onder meer capaciteitsuitbouw, coördinatie, operationele ondersteuning en financiële hulp. Ook marktspelers proberen de problematiek te bekampen via het doorvoeren van beveiligingsmaatregelen en het opzetten van verschillende campagnes en tot slot kunnen, in een wereld waar alles te koop is, private beveiligingsondernemingen uiteraard ook niet onbesproken blijven.

Methodologie en opbouw

Dit doctoraatsonderzoek steunt voornamelijk op een evenwichtige combinatie van enerzijds grondige analyse van primaire rechtsbronnen en rechtspraak en anderzijds uitgebreide literatuurstudie: er werd doorheen de jaren een rijke bibliotheek aan relevante bronnen verzameld, gaande van zeerechtelijke basiswerken tot zeer specifieke artikels, die vervolgens uitvoerig ontleed werden en in min of meerdere mate inspiratie schonken voor de neergeschreven teksten. Om de voeling met de hedendaagse piraterij niet te verliezen, werd de actualiteit ook op de voet gevolgd aan de hand van nieuwsberichten en opiniestukken. Doorheen het onderzoek werd daarnaast gebruik gemaakt van empirische data om historische evoluties en huidige ontwikkelingen toe te lichten en bepaalde argumenten te staven: zo werden jaarlijkse rapporten omtrent piraterij-incidenten en de gevolgen ervan minutieus uitgewerkt en werden cijfers met betrekking tot piraterijvervolging aangewend om de voornaamste pijnpunten te identificeren. Dit doctoraat kan ten slotte ook als een product van interdisciplinair onderzoek worden gezien, aangezien er verschillende rechtstakken bestudeerd dienden te worden en ook heel wat niet-juridische inzichten, gaande van politiek en economie tot sociologie en exacte wetenschap, werden verwerkt om een volledig beeld te kunnen schetsen van het besproken onderwerp. Het gebruik van voornoemde onderzoeksmethodes stond allemaal in het teken van het formuleren van antwoorden op de centrale onderzoeksvraag van dit doctoraat: wat zijn de zwaktes van het juridisch kader, de operationele bestrijdingsmaatregelen en de vervolging en bestraffing binnen de context van de Oost- en West-Afrikaanse piraterij en welke verbeteringen kunnen in de toekomst worden doorgevoerd om deze piraterijvormen te bedwingen?

In het eerste deel wordt de historische achtergrond van het piraterijfenomeen en de ontwikkelingen die het sinds het prille begin heeft doorgemaakt kort geschetst, waarna de huidige situatie in grote lijnen wordt toegelicht aan de hand van feiten en cijfermateriaal. Waar ligt de oorsprong van piraterij en hoe evolueerde dit verschijnsel tot een globale problematiek en een ware plaag voor de internationale scheepvaart? Welke gebieden vormen de huidige broeihaarden, welke werkwijzen worden gehanteerd en hoe groot is de impact van deze misdaden op zee? Welke motieven schuilen achter deze criminele activiteiten en wat zijn de meest recente ontwikkelingen? Het eerste

hoofdstuk, dat een algemeen beeld moet schetsen van de piraterijproblematiek, probeert een antwoord te bieden op deze prominente vragen.

Het tweede deel behandelt vervolgens de internationaalrechtelijke aspecten van piraterijbestrijding. Daarin wordt het internationaal juridisch kader aan een uitgebreid onderzoek onderworpen: de algemene concepten worden verklaard, de piraterijdefinitie wordt gedetailleerd geanalyseerd en de relevante instrumenten worden uitvoerig toegelicht. Wat is het belang van de kwalificatie als piraterij op internationaalrechtelijk vlak? Hoe wordt piraterij gedefinieerd en wat vormen de constitutieve bestanddelen voor deze internationale misdaad? Wat zijn daarbij de prominente tekortkomingen en welke gevolgen brengt dat met zich mee? Wat zijn de relevante internationaalrechtelijke instrumenten binnen de context van piraterijbestrijding en wat zijn de plus- en minpunten van deze verdragen? Hoe wordt omgegaan met deze veelheid aan instrumenten en hoe worden deze in de huidige omstandigheden gehanteerd? Het tweede deel zou een genuanceerd antwoord moeten formuleren op deze vragen.

In het derde en vierde deel wordt gefocust op twee cruciale broeihaarden in respectievelijk Oost- en West-Afrika: de Hoorn van Afrika en de Golf van Guinee. De situatie in elk van deze gebieden wordt nauwkeurig geschetst, met een overzicht van de regionale piraterijproblematiek en de belangrijkste oorzaken en gevolgen. Vervolgens wordt uitgebreide aandacht besteed aan het juridisch kader waarover men beschikt, met bijzondere focus op de mogelijkheden en beperkingen van de regionale akkoorden en nationale wetgeving, en wordt ingegaan op de uiteenlopende bestrijdingsmaatregelen in de respectieve gebieden, zowel op internationaal, regionaal en nationaal niveau als op het vlak van de private sector. Door welke karakteristieken wordt de piraterij in beide *hotspots* gekenmerkt en hoe onderscheiden deze vormen zich van elkaar? Hoe is de recente piraterijproblematiek in de verschillende regio's ontstaan en welke specifieke oorzaken liggen aan deze ontwikkelingen ten grondslag? Wat is de impact op menselijk en economisch vlak? In welke mate is het relevant internationaal recht adequaat geïmplementeerd en wat vormen de belangrijkste lacunes? Wat zijn de sterke en zwakke punten van de regionale akkoorden en nationale wetgeving inzake piraterijbestrijding in de onderscheiden regio's? Wie zijn de regionale spilfiguren binnen de context van piraterijbestrijding? Welke initiatieven werden reeds ondernomen en welke resultaten leverden deze tot nu toe op? In hoeverre heeft de internationale gemeenschap zich reeds in de regionale piraterijproblematiek gemengd? Hoe reageert de private sector en welke maatregelen werden op dit niveau genomen? En hoe zit het precies met het inzetten van gewapende private beveiligingsteams in de verschillende gebieden? Het derde en vierde hoofdstuk schetsen een gedetailleerd beeld van beide broeihaarden en analyseren de voornaamste piraterijgerelateerde thema's in deze regio's (oorzaken en gevolgen, methodes en motieven, juridisch kader en bestrijdingsmaatregelen) op kritische en overzichtelijke wijze.

In het vijfde deel wordt dieper ingegaan op de complexe vervolgings- en bestraffingsproblematiek binnen de context van piraterij: het is duidelijk dat dit een cruciaal element van de bestrijdingsstrategie vormt, maar er manifesteren zich helaas uiteenlopende obstakels en tekortkomingen. De diverse pijnpunten worden in dit hoofdstuk uitvoerig toegelicht en ontleed, zodat men een overzicht krijgt van de belangrijkste kwesties die efficiënte en doeltreffende vervolging en bestraffing van piraterij in de weg staan. Er wordt besproken hoe de huidige vervolgingsstrategie tot stand is gekomen en vervolgens worden enkele alternatieve berechtingsmodellen naar voor geschoven, variërend qua plausibiliteit, haalbaarheid en

wenselijkheid. Hoe verloopt de vervolging en bestraffing van piraten in beide broeihaarden en wat betreffen de voornaamste moeilijkheden? In welke mate zijn de aangehaalde pijnpunten in beide regio's even relevant en welke nuances manifesteren zich op dat vlak? Op welke manier probeert men deze obstakels te overwinnen of ontwijken? En welke creatieve oplossingen dienen zich aan?

In het laatste deel wordt ingegaan op mogelijke hervormingen die kunnen worden doorgevoerd en worden de toekomstige ontwikkelingen in de besproken broeihaarden ingeschat. De voornaamste pijnpunten in de onderscheiden regio's, die in de voorgaande delen duidelijk aan de oppervlakte komen, worden kort herhaald en samengevat, waarna gerichte correcties worden voorgesteld. Dit gebeurt voornamelijk op juridisch vlak en met betrekking tot de vervolging en bestraffing, maar ook inzake concrete bestrijdingsmaatregelen worden suggesties aangereikt. Deze analyse bestrijkt alle niveaus (internationaal, regionaal, nationaal, private sector) en gaat telkens na welke verbeteringen kunnen worden aangebracht. Ook mogelijke optimalisaties van de socio-economische en politieke omstandigheden in beide regio's komen kort aan bod, aangezien deze vaak de wortels van het probleem betreffen en een permanente voedingsbodem vormen voor allerlei vormen van criminaliteit. Voor beide broeihaarden worden zo potentiële oplossingen, op verschillende vlakken en niveaus, geformuleerd en er wordt gepoogd om een universele strategie te ontwaren, die op alle piraterijvormen kan worden toegepast en wereldwijd de beste resultaten kan genereren. Wat zijn de belangrijkste problemen in de strijd tegen piraterij in de verschillende gebieden, welke oplossingen dienen zich aan en wat zijn de prioriteiten? Wat kan er op juridisch vlak ondernomen worden, welke wijzigingen kunnen worden aangebracht aan de concrete bestrijdingsstrategieën en hoe kan een succesvol gesleuteld worden aan de vervolgings- en bestraffingsproblematiek? Hoe kan een duurzame langetermijnoplossing worden bereikt en in welke mate is steun van de internationale gemeenschap vereist? Het laatste deel probeert genuanceerde antwoorden voor deze ingewikkelde vraagstukken naar voor te schuiven en tracht zo de weg richting veilige, piraatvrije zeeën en oceanen uit te tekenen. In het besluit worden de voornaamste bevindingen van het werk ten slotte nog eens samengevat en onderstreept.

I. HISTORISCHE ACHTERGROND EN ONTWIKKELING

1. Vroege geschiedenis en verdere evolutie

Piraterij kent een eeuwenoude geschiedenis. Het fenomeen verscheen op het toneel toen de overzeese handel werd geïntroduceerd en ontwikkelde zich, gestuurd door fluctuerende omstandigheden en de evolutie van de commerciële scheepvaart, tot de moderne vormen van zeeroof waarmee men vandaag geconfronteerd wordt.² De eerste bronnen die gewag maken van handelingen die als piraterij kunnen worden beschouwd, dateren reeds van de 14^{de} eeuw voor Christus.³ In de klassieke oudheid werden veel gevallen van zeeroof gedocumenteerd en leek dit fenomeen alomtegenwoordig in de Middellandse Zee.⁴ Piraterij werd toen min of meer als een legitieme praktijk en een respectabel beroep beschouwd: vooral de Illyriërs en de Tyrrheniërs stonden bekend als zeerovers, maar ook de Grieken, Romeinen en de Feniciërs vergrepen zich meer dan eens aan dergelijke daden.⁵ Piraterij verspreidde zich later ook naar andere zeeën en regio's en kende een belangrijke opmars. Het was pas wanneer de cruciale handelsroutes richting het Oosten en Afrika ernstig werden bedreigd, dat men zich radicaal tegen zeeroverij begon te keren.⁶

Staten, volkeren en hun handelsvloten dienden steeds meer rekening te houden met dit risico en moesten diverse maatregelen nemen om zich tegen zeeroof te beschermen.⁷ Steden en facties in de

² Zie E. ELLEN, *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 41; R. HAYWOOD en R. SPIVAK, *Maritime piracy*, New York, Routledge, 2012, 23-38; D. HELLER-ROAZEN, *The enemy of all: piracy and the law of nations*, New York, MIT Press, 2009, 13-22; A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 1-5; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 72-73 (hierna verkort: H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*); V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 56 (hierna verkort: V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy"); M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 137; M. WALJE, "Evolution of Piracy: Historical Piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 1 juli 2013.

³ Zie R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knives: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 348; D. HELLER-ROAZEN, *The enemy of all: piracy and the law of nations*, New York, MIT Press, 2009, 31-39.

⁴ Zie P. GOSSE, *The History of Piracy*, Londen, Longmans, 1932, 10-47; D. HELLER-ROAZEN, *The enemy of all: piracy and the law of nations*, New York, MIT Press, 2009, 13-22; A. KONSTAM, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey, 2008, 10-22; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 72-75; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 375-376.

⁵ Zie o.a. M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 375-376; R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knives: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 349; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 137; J. D. PEPPETTI, "Building the Global Maritime Security Network: a Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", *Naval Law Review* 2008, 87.

⁶ Zie M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 376; J. D. PEPPETTI, "Building the Global Maritime Security Network: a Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", *Naval Law Review* 2008, 87.

⁷ De zeegebonden handel van het Romeinse Rijk werd lang geteisterd door piratenvolkeren. Julius Caesar werd zelfs even ontvoerd en gevangen gehouden door Cilicische zeerovers. De Griekse filosoof Plato overkwam ooit hetzelfde en werd bovendien als slaaf verkocht (zie D. HELLER-ROAZEN, *The enemy of all: piracy and the law of nations*, New York, MIT Press, 2009, 41-46; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 29; H.

Middellandse Zee sloten allianties tegen piraten en bleken vastberaden om deze schadelijke praktijk een halt toe te roepen.⁸ Naarmate het Romeinse Rijk aan macht won, werd ook de piraterij teruggedrongen: een piraat werd als een vijand van de mensheid ('*hostis humani generis*') beschouwd en op een bepaald moment begon men de wijdverspreide zeeroverij hard aan te pakken, nadat men zich ervoor soms toleranter toonde en piraterij gedoogde wegens de voordelen in de context van het leveren van slaven.⁹ Gnaeus Pompeius Magnus kreeg in 67 na Christus het bevel om de Middellandse Zee te zuiveren van piraterij en werd ondersteund door enkele wetten: onder het Romeins recht dienden aanvallen buiten de jurisdictie van enige staat plaats te vinden om als piraterij te worden aangemerkt en konden de opgepakte piraten vervolgens door elke staat vervolgd en bestraft worden.¹⁰ De wortels van het huidige principe van universele jurisdictie waren dus toen reeds aanwezig en het Romeins recht kan bijgevolg als de basis van dit beginsel van internationaal strafrecht gezien worden. Het fenomeen werd door de verhoogde inspanningen sterk teruggedrongen, maar de val van het Romeinse Rijk luidde op zijn beurt wel een nieuwe uitbraak van piraterij in.¹¹

Vanaf de middeleeuwen tot de 19^{de} eeuw was er sprake van piraterij in praktisch alle zeeën en nabij alle continenten: weinig staten beschikten over de maritieme macht om hun eigen kustwateren te beschermen, laat staan de zeeroutes en gebieden die door hun handelaars en vissers werden gebruikt.¹² In Europa stonden de Vikingen, die voornamelijk tussen de 8^{ste} en de 12^{de} eeuw

TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 72; T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 89; R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 348).

⁸ Zie M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 376; J. D. PEPETTI, "Building the Global Maritime Security Network: a Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", *Naval Law Review* 2008, 87.

⁹ De term '*hostis humani generis*' werd in het leven geroepen door Romeins politicus en filosoof Marcus Tullius Cicero. In de toenmalige wetten, ontworpen door de Romeinse Senaat, werd piraterij dus niet enkel als een misdrijf tegen een individu beschouwd, maar ook als een aanval tegen de staat als geheel (zie o.a. A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 17; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 56; FANTAUZZI, R., "Rascals, Scoundels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 347; D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 298; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 376; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 143).

¹⁰ Zie A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 10; B. H. DUBNER, *The law of international sea piracy*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1980, 42; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 56; R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 349; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 376.

¹¹ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 31; R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 349.

¹² Zie D. HELLER-ROAZEN, *The enemy of all: piracy and the law of nations*, New York, MIT Press, 2009, 13-22; A. KONSTAM, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey, 2008, 23-36; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 137; "Solving piracy over time", *Maritime Security Review*, 5 april 2013.

gesitueerd moeten worden, bekend als ontzagwekkende zeeroovers.¹³ Daarna waren vooral Friese en Slavische piraten actief en in de Middellandse zee wierpen de Moren en Barbaren zich steeds meer op als een grote dreiging op zee. In Oost-Azië vormden Japanse piraten (*Wokou*) vanaf de 13^{de} tot de 16^{de} eeuw een constante dreiging, terwijl Chinese piraten vooral in de 19^{de} eeuw de zeeën teisterden, tot ze door de oorlogsvloot van de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk een halt werden toegeroepen.¹⁴ In de Caraïben, die vaak als de bakermat van de ‘populaire piraterij’ worden beschouwd, manifesteerde het fenomeen zich vanaf de 16^{de} eeuw tot ongeveer 1830, toen West-Europese en Noord-Amerikaanse staten, die kolonies hadden in de regio, dit begonnen te bestrijden met hun zeemacht.¹⁵ In Noord-Amerika was er zowel sprake van piraterij op zee als van zeeroof op rivieren en meren, en deze incidenten bleven zich opstapelen tot laat in de 19^{de} eeuw en zelfs de 20^{ste} eeuw.¹⁶

Piraterij was niet enkel een interessante optie voor arme mensen op zoek naar makkelijk geldgewin, maar bleek voor velen ook een uitlaatklep om gevoelens van minderwaardigheid, vrijgevochtenheid, haat, wraak en jaloezie te ventileren. Niet alleen financiële, maar ook politieke motieven speelden dus een rol en dit verklaart deels het romantisch beeld dat heel wat mensen vandaag nog hebben over piraterij: de meerderheid van de piraten zag zichzelf als rebellen tegen de gevestigde maatschappelijke orde, die hen vanaf hun geboorte miskend en benadeeld had.¹⁷ Persoonlijke verrijking bleef uiteraard de ultieme motivatie, maar de manier waarop dit werd bereikt varieerde ook in die tijden al sterk: niet alleen het stelen van de lading en de kostbare bezittingen aan boord, wat vooral het hoofddoel werd in de 17^{de} en de 18^{de} eeuw en toen voornamelijk gericht was op de scheepsbewegingen van kostbare metalen tussen Amerika, Europa en Azië¹⁸, maar ook het nemen van gijzelaars, die vervolgens voor grote sommen losgeld verkocht werden of in de slavernij werden gedwongen, was gebruikelijk.¹⁹ Sommige piratenkapiteins waren zeer gewelddadig en voerden een schrikbewind, terwijl anderen iets zachtmoediger en soepeler waren, maar van een willekeurige, anarchistische organisatievorm was er bij de klassieke piraten allerm minst sprake: ze opereerden aan de hand van strikte gedragsvoorschriften (de piratencode), die door elke kapitein aan het begin van de reis werden voorgelegd en door alle bemanningsleden werden ondertekend, waarna er ook nog een eed van trouw moest worden gezworen.²⁰ Deze piratencodes strekten ertoe om piratenschepen te organiseren als een oorlogsschip en kenden eigen regels en disciplinaire maatregelen.

¹³ Zie P. GOSSE, *The History of Piracy*, Londen, Longmans, 1932, 88-92.

¹⁴ Zie P. GOSSE, *The History of Piracy*, Londen, Longmans, 1932, 265-283; A. KONSTAM, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey, 2008, 288-302.

¹⁵ Zie P. GOSSE, *The History of Piracy*, Londen, Longmans, 1932, 141-175; A. KONSTAM, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey, 2008, 95-149; D. MARLEY, *Modern Piracy: A reference handbook*, Oxford, ABC-Clío, 2011, 6-7.

¹⁶ Zie P. GOSSE, *The History of Piracy*, Londen, Longmans, 1932, 126-131.

¹⁷ “Cast out from the fold, these men regarded piracy as a means of exacting personal vengeance on civilization itself” (zie D. R. BURGESS, “Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law”, *University of Miami International en Comparative Law Review* 2006, 304).

¹⁸ De dreiging werd op een bepaald moment zo groot dat men in konvooien moest beginnen zeilen, wat conflicteerde met de winstgerichte belangen van handelaars en de consument wereldwijd in hun beurs raakte (zie “Solving piracy over time”, *Maritime Security Review*, 5 april 2013).

¹⁹ Zie “Solving piracy over time”, *Maritime Security Review*, 5 april 2013.

²⁰ Deze eed werd in principe gezworen op de Bijbel, maar gebeurde soms ook met behulp van andere voorwerpen zoals zwaarden, gekruiste pistolen, bijlen of een mensenschedel (zie M. STERIO, “Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed”, *Fordham International Law Journal* 2009, 377).

Over het algemeen behoren vooral de Europese piraten, die tijdens de *Golden Age of Piracy* (1650-1730) in verschillende delen van de wereld aan zeeroof deden, tot de populaire cultuur (gekenmerkt door het hijsen van de zogenaamde 'Jolly Roger'-vlag, waarop een wit doodshoofd tegen een zwarte achtergrond wordt afgebeeld) en staan verschillende van deze figuren (waaronder Francis Drake, Henry Morgan, Edward 'Blackbeard' Teach, Piet Hein, Calico Jack en William Kidd) in het collectief geheugen gegrift.²¹ Niet al deze beruchte personen kunnen echter als piraten worden beschouwd: er moet steeds een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen piraten, die met het oog op persoonlijke verrijking willekeurige schepen proberen te veroveren, en kapers, die in opdracht van hun overheid schepen van andere landen, waarmee men in oorlog was, aanvielen en zo hun steentje bijdroegen in de interstatelijke conflicten.²² In het laatste geval was er sprake van een kaperbrief, wat in essentie een soort piraterijvergunning betrof en de kapitein en zijn bemanning beschermde tegen vervolging wegens piraterij in het land dat de kaperbrief had uitgevaardigd. Door het mager overheidsbudget dat in die tijd aan defensie kon worden gespendeerd, was het uitschrijven van kaperbrieven om commerciële oorlogsvoering op gang te brengen een zeer opportuun en goedkoop alternatief: scheepseigenaars werden gemachtigd om zich te bewapenen en buitenlandse schepen aan te vallen en werden beloond met de opbrengst van de geconfisqueerde goederen.²³ Het onderscheid tussen kapers en piraten was echter niet altijd even duidelijk en in de praktijk kwam het resultaat ongeveer op hetzelfde neer: schepen werden geënterd en ladingen werden afhandig gemaakt.²⁴ Kapers dienden echter nog een groot deel van de buit af te staan aan de overheid die in de toelating voorzag. Het kwam neer op een vorm van terrorisme, gesponsord door staten: kapers werden als een ideaal wapen gezien om de vijand te treffen.²⁵

Omstreeks het einde van de 17^{de} eeuw, toen de oorlogen tussen de belangrijkste maritieme grootmachten waren uitgedoofd, stopte piraterij abrupt een door staten gesteund oorlogswapen te zijn en keerde het zich tegen de voormalige opdrachtgevers door veelvuldig handelsschepen aan te

²¹ Zie R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 350; A. KONSTAM, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey, 2008, 150-248; D. MARLEY, *Modern Piracy: A reference handbook*, Oxford, ABC-CLIO, 2011, 7-8; C. F. JOHNSON, *Pirates*, New York, Robert M. McBride and Company, 1922, 93 p.

²² Zie E. ELLEN, *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 50-54; A. KONSTAM, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey, 2008, 221-230; M. V. VLASIC en J. P. DESOUSA, "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 122-123 (hierna verkort: M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates"); J. SCHOKKENBROEK en J. TER BRUGGE, *Kapers en piraten: schurken of helden?*, Amsterdam, Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum, 2010, 125 p; L. BENTO, "Towards an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish", *Berkeley Journal of International Law* 2011, 402; D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 302-303; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 376; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 139-140.

²³ Zie "Solving piracy over time", *Maritime Security Review*, 5 april 2013.

²⁴ Ook bij kapers was er geen gebrek aan geweld en verschillende wrede misdaden worden aan hen toegeschreven. Zo werd Thomas Cobham in 1564 berecht voor het overboord gooien van een toegenaid reservezeil, waar hij eerst 18 Spaanse zeevaarders in gedepondeerd had (zie "Solving piracy over time", *Maritime Security Review*, 5 april 2013).

²⁵ Zie D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 302-303; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 376.

vallen, op zoek naar overvloedige rijkdom.²⁶ Als reactie op deze tendens begonnen staten zich te wapenen aan de hand van wetswijzigingen, die specifiek gericht waren op piraterijbestrijding, en ondernamen men krachtdadige acties, wat het einde van de *Golden Age of Piracy* inluidde en de zeeroverij grotendeels terugdrong.²⁷ Piraterij verdween evenwel niet volledig in de 18^{de} en 19^{de} eeuw: het was niet meer de grote kwelling die de Europese overzeese handel teisterde, maar vooral in het Oosten bleven hechte zeeroversgenootschappen, die van generatie op generatie in elkaar overgingen en een gemeenschappelijke politieke, religieuze, etnische of familiale identiteit deelden, bestaan en werden ze zelfs aangemoedigd door westerse staten om elkaars maritieme handel te verstoren.²⁸ Hoewel het hier dus ook vaak om door staten ondersteunde praktijken ging, veranderde het imago en karakter van piraterij radicaal: wanneer deze daden gepleegd werden door onderdanen van ontwikkelde, westerse landen werd het als een grove, barbaarse misdaad en verraad beschouwd, terwijl het als economisch en politiek interessant en acceptabel werd gezien wanneer Oosterse 'wilden' er zich schuldig aan maakten.²⁹ Deze paradoxale situatie leidde er uiteindelijk toe dat piraten in wetgeving steeds sterker als '*hostis humani generis*' werden bestempeld en zeeroverij als een ernstige bedreiging voor de internationale gemeenschap werd aangemerkt. In 1856 werd in de Verklaring van Parijs, die door nagenoeg alle grootmachten werd ondertekend, bepaald dat alle vormen van kaapvaart voortaan afgeschaft werden en dat zeerovers onderhevig waren aan effectieve arrestaties en berechting.³⁰ Op die manier bekenden de staten dus collectief schuld voor het steunen en aansporen van piraterij in de vorige eeuwen³¹ en het verbod op piraterij werd verstevigd door de opname ervan in de verdragen van Den Haag van 1899 en 1907.³²

²⁶ Zie D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 303; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 377-378.

²⁷ Zie R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 351; D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 312; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 378.

²⁸ Zie D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 313; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 378-379.

²⁹ Zie A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 93-94; D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 313; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 379.

³⁰ Zie Paris Declaration Respecting Maritime Law of 16 April 1856, *American Journal of International Law* 1907, supp. 89; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 123-125; D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 314; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 379; L. BENTO, "Towards an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish", *Berkeley Journal of International Law* 2011, 402; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 140; A. ROBERTS en R. GUELFF, *Documents on the Laws of War*, Oxford, Oxford University Press, 1989, 23.

³¹ Er kan in dat opzicht een opmerkelijke analogie vastgesteld worden tussen de klassieke vormen van piraterij en hedendaags terrorisme. Vele staten werden reeds beschuldigd van het steunen en trainen van terroristische groeperingen voor politieke doeleinden, maar blijken even later actief de strijd aan te binden tegen deze misdaden, die meer dan eens gelijkaardige doelen (het gebruik van geweld door niet-statelijke actoren als dwangmiddel tegen staten en hun burgers) en vergelijkbare motieven (strijd voeren tegen een door de daders

2. Moderne piraterij

Net zoals er vandaag verschillende oplossingen naar voor worden geschoven om de piraterijproblematiek aan te pakken, namen de toenmalige bestrijdingsmaatregelen ook verschillende vormen aan (diplomatieke druk, wetshervorming, militaire acties, samenwerking met de private sector, capaciteitsuitbouw, strenge berechting, ...) en betreffen het grotendeels voorlopers van de huidige pogingen om dit wereldwijd fenomeen een halt toe te roepen. Toenmalige supermacht Spanje ging voorop in de strijd, aangezien zijn handelsvloten het vaakst werden aangevallen, en gebruikte veelal diplomatieke middelen om zijn doel te bereiken, wat op lange termijn ook de beste resultaten bleek op te leveren.³³ Veel van deze initiatieven werden echter onderworpen aan bureaucratische regels en trage procedures, waardoor er al eens vaker werd geopteerd voor het inzetten van brute kracht.³⁴ Vooral het machtsvertoon van de westerse marines maakte een einde aan de wijdverspreide piraterij in de 20^{ste} eeuw en zorgde ervoor dat gevallen van zeeroof niet meer op grote schaal voorkwamen, maar de tanende dominantie van de oorlogsvloten, vooral gekenmerkt door het verval van de Britse *Royal Navy*, luidde vanaf de jaren 70 en 80 opnieuw een toename van piraterij in.³⁵

Ten tijde van de Koude Oorlog zorgde een nagenoeg permanente aanwezigheid van oorlogsschepen van de NAVO en het Warschaupact in de piraterijgevoelige gebieden voor minder agressie op zee, maar na de val van de Berlijnse muur in 1989 werd de personeelssterkte en het aantal patrouilles sterk teruggedroefd, waardoor piraten het in combinatie met de toenemende maritieme handel veel makkelijker kregen.³⁶ Vooral in Zuidoost-Azië, delen van Zuid-Amerika en in de Indische Oceaan herleefde de zeeroof, maar deze tendens kon nog niet onmiddellijk op veel internationale

als onrechtvaardig gepercipieerde wereld) delen met piraterij (zie M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 380).

³² Zie A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 199; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 380; J. D. PEPETTI, "Building the Global Maritime Security Network: a Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", *Naval Law Review* 2008, 88.

³³ Er werd voornamelijk teruggerepen naar actief protest van Spaanse ambassadeurs tegen piraterijgevallen, lobbywerk met het oog op politieke restricties voor beruchte piraten en oproepen tot het sluiten van een internationale overeenkomst (zie "Solving piracy over time", *Maritime Security Review*, 5 april 2013).

³⁴ Het meest toepasselijke voorbeeld betreft de bestrijding van de *Joasmee*-piraten in de Perzische Golf aan het einde van de 18^{de} eeuw: de koning van Oman, de Britse marine en de Britse Oost-Indische Compagnie sloegen de handen in elkaar en stuurden een kleine vloot en een leger van 7000 man naar de regio, waar men na een jarenlange campagne succes kende door het merendeel van de piraten te doden, hun infrastructuur te vernietigen en kustwachtpatrouilles te lanceren (zie "Solving piracy over time", *Maritime Security Review*, 5 april 2013).

³⁵ Zie E. ELLEN, *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 3; P. GOSSE, *The History of Piracy*, Londen, Longmans, 1932, 295-300; D. HELLER-ROAZEN, *The enemy of all: piracy and the law of nations*, New York, MIT Press, 2009, 23-30; R. VILLAR, *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 10; H. TUERK, "The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times", *University of Miami International and Comparative Law* 2009, 1-42; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates: The National Court is Dead – Long Live the National Court?", *Wisconsin International Law Journal* 2014, 39 (hierna verkort: M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates").

³⁶ Zie A. KONSTAM, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey, 2008, 303-310; D. MARLEY, *Modern Piracy: A reference handbook*, Oxford, ABC-Clio, 2011, 8-32; J. C. PAYNE, *Piracy Today: Fighting Villainy on the High Seas*, New York, Sheridan House, 2010, 2-80; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 69-72; W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 187.

aandacht of bezorgdheid rekenen.³⁷ Dit ligt ondertussen anders en piraterij wordt opnieuw als een groot probleem gezien, dat ernstige repercussies heeft op diverse vlakken. Tussen 1993 en 2003 is het aantal gevallen van piraterij, die voornamelijk voorkomen nabij arme, met diverse andere problemen worstelende landen met een lange kustlijn of in de buurt van belangrijke vaarroutes (zoals het Panamakanaal, Suezkanaal en de Straat van Malakka), verdrievoudigd en het werd snel duidelijk dat deze problematiek zichzelf niet zou oplossen.³⁸ De mondiale piraterij piekte rond de eeuwwisseling en viel na 2003 weer wat terug³⁹, maar vanaf 2007 begon de globale zeeroverij opnieuw aan een spectaculaire opmars en stegen de cijfers jaar na jaar met rasse schreden.⁴⁰ Belangrijke broeihaarden betreffen de Golf van Aden en de Somalische kuststreek, de Golf van Oman, Zuidoost-Azië, het noorden van Latijns-Amerika en de Golf van Guinee.⁴¹ Het is geen toeval dat belangrijke scheepsroutes via deze gebieden moeten passeren: moderne piraten kiezen hun actieterrein steeds strategisch uit.

Wereldwijd werd het verlies door piraterij tijdens de hoogdagen op 10 tot 12 miljard euro per jaar geraamd en de economische impact is bijgevolg enorm.⁴² De maritieme handel langs voornoemde ‘hotspots’ lijdt zwaar onder de constante dreiging en ziet op die manier grote sommen geld door de

³⁷ Zie M. STERIO, “Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed”, *Fordham International Law Journal* 2009, 381; Bijlage I.

³⁸ Zie o.a. Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (29 augustus 2003), *UN Doc. A/58/65/Add.1* (2003), 17-18; Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (18 augustus 2004), *UN Doc. A/59/62/Add.1* (2004), 26-27; Bijlage I.

³⁹ Zie H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 70; “Sea piracy hits record high”, CNN, 28 januari 2004.

⁴⁰ Volgens de jaarlijkse IMO-verslagen omtrent piraterij bedroeg het aantal gerapporteerde aanvallen (inclusief pogingen) van 2006 tot en met 2011 respectievelijk 241, 282, 300, 406, 489 en 544 (zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2006 (13 april 2007), *IMO Doc. MSC.4/Circ.98* (2007); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2007 (10 april 2008), *IMO Doc. MSC.4/Circ.115* (2008); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2008 (19 maart 2009), *IMO Doc. MSC.4/Circ.133* (2009); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2009 (29 maart 2010), *IMO Doc. MSC.4/Circ.152* (2010); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2010 (1 april 2011), *IMO Doc. MSC.4/Circ.169* (2011); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2011 (1 maart 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.180* (2012); Bijlage I).

⁴¹ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Mechelen, Kluwer, 2010, 283 (hierna verkort: E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*); E. ELLEN, *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 3-40; D. MARLEY, *Modern Piracy: A reference handbook*, Oxford, ABC-Clio, 2011, 42-59; J. C. PAYNE, *Piracy Today: Fighting Villainy on the High Seas*, New York, Sheridan House, 2010, 119-134; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 93-94; R. VILLAR, *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 10-15; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy” in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 13-14 (hierna verkort: S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”); R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 6 (hierna verkort: R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*); M. TWOMEY, “Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles”, *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 144; “2013 global anti-shipping activities”, *Maritime Security Review*, 14 juni 2013; Bijlage I en IV.

⁴² Zie o.a. OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Maritime Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 26 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 60 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 72 p; J. W. REUHLIN, “The Economic Impacts of Piracy on the Commercial Shipping Industry: A Regional Perspective”, *Marine Affairs Program* 2012.

neus geboord. Tel daar nog eens de immense menselijke kost bij, gelet op de dood en aantasting van de fysieke en psychische integriteit van de slachtoffers, en het is snel duidelijk dat de draagwijdte van deze problematiek, die zich op verschillende plaatsen in de wereld manifesteert, niet onderschat kan worden.⁴³ De relatief recente bezorgdheid en engagementen van de internationale gemeenschap en de maatregelen van de private sector zijn dan ook logisch. Moderne piraten prefereren kleine motorboten, vergezeld door een groter moederschip dat als bevoorradingspunt en onderkomen moet fungeren, en halen hun voordeel uit de beperkte bemanning van hedendaagse goederenschepen.⁴⁴ Vooral trage schepen met een laag vrijboord zijn een kwetsbare doelgroep en vormen ideale slachtoffers.⁴⁵ Sommige piraten worden gelinkt aan georganiseerde misdaatsyndicaten, terwijl anderen deel uitmaken van kleine, autonome groepen, die in zeeroofactiviteiten een gemakkelijke inkomstenbron zien.⁴⁶ De motieven van piraten variëren eveneens en zijn vaak regionaal gebonden: op sommige plaatsen heeft men het gemunt op de lading van het schip, terwijl er in andere gebieden voornamelijk gemikt wordt op het gijzelen van de bemanning en het eisen van losgeld.⁴⁷ In nog andere gevallen heeft men vooral de persoonlijke bezittingen van de bemanningsleden en de inhoud van de brandkast van het schip in het vizier, die grote hoeveelheden geld kan bevatten voor het betalen van salarissen en havengelden. Soms wordt ook het schip zelf gestolen, waarna het opnieuw geschilderd wordt en van een nieuwe identiteit wordt voorzien.⁴⁸

3. Actuele ontwikkelingen

De Somalische piraterij kende haar hoogtepunt omstreeks 2009: het aantal piraterijaanvallen (inclusief pogingen) rond de Somalische kust bedroeg toen 222, een grote stijging ten aanzien van de 134 incidenten in dezelfde regio het jaar ervoor.⁴⁹ Midden 2009 werden de *rules of engagement* van de marinevloten echter op punt gezet en eerder werd al in de mogelijkheid voorzien om ook aan land

⁴³ Zie o.a. OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 33 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 28 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 40 p; "Seafarers - forgotten victims of maritime piracy", Oceans Beyond Piracy, 30 september 2014.

⁴⁴ Zie o.a. J. C. PAYNE, *Piracy Today: Fighting Villainy on the High Seas*, New York, Sheridan House, 2010, 91-102; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 10; E. ELLEN, *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 3-40.

⁴⁵ Thans manifesteert zich ook een tendens om bepaalde schepen al dan niet aan te vallen naargelang de gevoerde vlag. Het is algemeen bekend dat bepaalde vlaggenstaten een 'robuustere' aanpak hanteren bij een confrontatie met piraten en deze schepen worden dan ook doelbewust vermeden (*infra* V.2.4.3.4).

⁴⁶ Zie R. HAYWOOD en R. SPIVAK, *Maritime piracy*, New York, Routledge, 2012, 103-123; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 39-40; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 71; E. ELLEN, *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 41-42.

⁴⁷ Zie D. R. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, K. N. SCOTT en T. STEPHENS (eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2015, 844 (hierna verkort: D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*); R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 12; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes, National Laws, and the Definition of Piracy" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 33-34 (hierna verkort: S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes"); M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 144.

⁴⁸ Zie R. BECKMAN, "Piracy and Armed Robbery against Ships in Southeast Asia" in D. GUILFOYLE (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2013, 15-16 en 23-25; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 844.

⁴⁹ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2009 (29 maart 2010), *IMO Doc. MSC.4/Circ.152* (2010); Bijlage II.

op te treden, waardoor in 2010-2011, in combinatie met de doorgedreven implementatie van de *Best Management Practices* en de inzet van gewapend beveiligingspersoneel aan boord van schepen, zeer positieve resultaten werden geboekt en het grootste gevaar voorlopig geweken leek.⁵⁰ In 2011 manifesteerde zich weliswaar nog een piraterijpiek rond de Somalische kust, die het aantal van het recordjaar 2009 evenaarde en het jaar ervoor overschaduwde, maar de succesratio van de aanvallen lag heel wat lager: 11,5 procent, een significante daling ten aanzien van de 29 procent in 2010.⁵¹

De daling van de slaagkansen vormde de voorbode voor een drastische afname van het aantal incidenten in de navolgende jaren: vanaf eind 2012 verkondigde men dat de wereldwijde piraterij, die vooral een groot probleem vormde rond de Hoorn van Afrika, fors was teruggedrongen en voorbij zijn hoogtepunt was.⁵² Het aantal wereldwijde aanvallen (inclusief pogingen) bleef in 2012 zeer beperkt en bedroeg heel wat minder dan de hoeveelheid incidenten in 2011: de gerapporteerde gevallen bleven steken op 341, een spectaculaire afname van 37,3 procent ten aanzien van de 544 incidenten het jaar ervoor.⁵³ Nabij Somalië kon men een duidelijke afname van het piraterijfenomeen vaststellen en de combinatie van verschillende bestrijdingsstrategieën en -maatregelen bleek dus zijn vruchten af te werpen: het aantal aanvallen in de regio bedroeg in 2012 99, een daling van maar liefst 65,4 procent ten aanzien van de 286 incidenten in 2011.⁵⁴ Deze lijn werd doorgetrokken in 2013, toen de piraterijcijfers een zevenjarig minimum bereikten: het globaal aantal gerapporteerde gevallen bedroeg 298, wat een afname van 12,6 procent uitmaakte ten aanzien van de 341 incidenten in 2012.⁵⁵ De Oost-Afrikaanse piraterij daalde tot een luttele 20 incidenten in 2013, wat beduidend lager lag dan de 99 gevallen het jaar ervoor en op overtuigende wijze onder de 78 aanvallen van 2007 dook, wanneer het fenomeen terug de kop opstak in deze regio. Gelet op het feit

⁵⁰ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 386-387 (hierna verkort: Y. TANAKA, *The international law of the sea*); S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 14; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 103-104 (hierna verkort: L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates"); F. LORENZ en L. ESHBACH, "Transfer of Suspected and Convicted Pirates" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 170 (hierna verkort: F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates"); "What Happened to Somalia's Pirates?", *Maritime Security Review*, 20 mei 2013; Bijlage II.

⁵¹ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2011 (1 maart 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.180* (2012).

⁵² Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 13-14; "Piracy hits an all-time low, but why?", *Lloyd's List*, 21 juni 2012; "Forse daling wereldwijde piraterij", *De Standaard*, 16 juli 2012.

⁵³ Deze tendens werd reeds duidelijk na drie kwartalen, aangezien er toen wereldwijd nog maar 261 gerapporteerde gevallen (inclusief pogingen) waren, in vergelijking met de 440 incidenten in dezelfde periode in 2011 (zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2012 (2 april 2013), *IMO Doc. MSC.4/Circ.193* (2013); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2011 (1 maart 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.180* (2012); Bijlage I).

⁵⁴ In het derde kwartaal van 2012 werd zelfs maar één incident gerapporteerd rond de Hoorn van Afrika, wat een zesjarig minimum betrof en een sterke daling uitmaakte ten aanzien van de 36 gevallen in dezelfde periode in 2011. Er moet wel opgemerkt worden dat de succesratio van de aanvallen licht gestegen was: 13,13 procent in 2012 tegenover 11,54 procent in 2011 (zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2012 (2 april 2013), *IMO Doc. MSC.4/Circ.193* (2013); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2011 (1 maart 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.180* (2012); Bijlage II).

⁵⁵ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2013 (1 maart 2014), *IMO Doc. MSC.4/Circ.208* (2014); "Piracy at sea lowest level in 7 years", *Maritime Security Review*, 17 oktober 2013; "Decrease in piracy reopens trade", *Maritime Security Review*, 27 januari 2014; Bijlage I.

dat er in 2013 geen enkele succesvolle kaping van een handelsschip in de *High Risk Area* werd gerapporteerd, leek de Somalische piraterijproblematiek dus op sterven na dood.

Men bleef evenwel op zijn hoede en zag in dat deze tendens zich niet overal voltrok: aan de West-Afrikaanse kust bleef het aantal incidenten zeer hoog liggen en was het probleem dus allesbehalve opgelost. Volgens de jaarlijkse IMO-verslagen inzake piraterij waren er respectievelijk 26, 52, 42, 46, 47, 61 en 64 gerapporteerde gevallen (inclusief pogingen) in West-Afrika in de jaren 2006 tot en met 2012, maar gezien veel incidenten nooit gemeld worden door grootschalige *underreporting* in de regio, kon uit deze gegevens helaas niet de volledige waarheid worden afgeleid.⁵⁶ De piraterijcijfers in de Golf van Guinee stegen bijna jaar na jaar en het gewelddadig karakter van de aanvallen onderscheidde deze duidelijk van de zeeroverij in andere delen van de wereld.⁵⁷ Midden 2013 werd zelfs bekendgemaakt dat de West-Afrikaanse piraterij voor het eerst de Oost-Afrikaanse hoeveelheden had overstegen.⁵⁸ Volgens verschillende experts vormt de piraterij in de Golf van Guinee, die altijd al een risicogebied is geweest, de gevaarlijkste dreiging en pakken West-Afrikaanse piraten het slimmer aan, door *low profile* te handelen en er steeds voor te zorgen dat men onder het kritieke niveau blijft waarop verregaande internationale ingrepen onvermijdelijk worden.⁵⁹

De internationale bezorgdheid voor de problematiek groeide en het werd duidelijk dat er krachtdadig moest worden opgetreden om de alarmerende piraterijstijging in deze nieuwe broeihaard te neutraliseren.⁶⁰ Gecoördineerde acties zorgden in 2013 voor een afname in bepaalde zones van de Golf van Guinee, maar de plaatselijke piraten blijken allesbehalve sedentair en verleggen snel hun

⁵⁶ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2006 (13 april 2007), *IMO Doc. MSC.4/Circ.98* (2007); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2007 (10 april 2008), *IMO Doc. MSC.4/Circ.115* (2008); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2008 (19 maart 2009), *IMO Doc. MSC.4/Circ.133* (2009); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2009 (29 maart 2010), *IMO Doc. MSC.4/Circ.152* (2010); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2010 (1 april 2011), *IMO Doc. MSC.4/Circ.169* (2011); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2011 (1 maart 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.180* (2012); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2012 (2 april 2013), *IMO Doc. MSC.4/Circ.193* (2013); S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 13-14; “Piracy soars in West African waters”, *Maritime Security Review*, 28 januari 2013; “Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea”, *Maritime Security Review*, 16 juli 2013; “Shipping piracy shifts to Western Africa”, *Maritime Security Review*, 13 februari 2014; Bijlage III.

⁵⁷ Zie R. NELSON en A. WARE, “An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea”, *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; “Piracy off west Africa increases sharply”, *The Guardian*, 12 augustus 2011; “Piracy increasing off West African coast”, *FreightWatch*, 18 november 2011; “West Africa: Piracy on the rise”, *allAfrica*, 1 maart 2012; “Piracy increasing in West Africa, latest reports show”, *ICC Commercial Crime Services*, 23 april 2012; “Piracy a growing threat to West Africa”, *Voice of America*, 22 augustus 2012; “Pirate Threat Increases on W. African Coast”, *MarineLink*, 7 september 2012; “Piracy continues to rise in West Africa”, *International Port Technology*, 4 oktober 2012; “Piracy soars in West African waters”, *Maritime Security Review*, 28 januari 2013; “Shipping piracy shifts to Western Africa”, *Maritime Security Review*, 13 februari 2014.

⁵⁸ Zie “West Africa piracy overtakes Somalia”, *Maritime Security Review*, 18 juni 2013; “Tackling insecurity in West Africa’s waters”, *Maritime Security Review*, 24 juni 2013.

⁵⁹ Zie o.a. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Acts reported during April 2016 (7 juni 2016), *IMO Doc. MSC.4/Circ.236* (2016), Annex I, 1; Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Acts reported during March 2016 (9 mei 2016), *IMO Doc. MSC.4/Circ.235* (2016), Annex I, 1.

⁶⁰ Zie “Pirates take new territory: West African Gulf of Guinea”, *The Christian Science Monitor*, 15 januari 2010; “Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea”, *The Christian Science Monitor*, 28 februari 2012; “West Africa is a new hot spot for violence on the seas”, *GlobalPost*, 16 maart 2012; “Piracy soars in West African waters”, *Maritime Security Review*, 28 januari 2013.

actieterrein.⁶¹ Alles wees er dus op dat het West-Afrikaans piraterijfenomeen ook in de komende jaren voor problemen zou blijven zorgen.⁶² Ook met betrekking tot de piraterij rond de Hoorn van Afrika bleef men zeer voorzichtig en benadrukte men meermaals dat de behaalde resultaten snel teruggedraaid konden worden: de netwerken, capaciteiten, ervaring en knowhow blijven immers aanwezig en de opportunistische Somalische piraten zullen zeker hun kansen grijpen wanneer de omstandigheden wijzigen.⁶³ De dreiging blijft dus bestaan en als men de aandacht voor het probleem zou laten afzakken, zou een nieuwe wereldwijde piraterijopmars niet lang op zich laten wachten.

In 2014 werden de Somalische piraterijcijfers tot een minimum herleid: het aantal gerapporteerde piraterijaanvallen bleef in vrije val en er werden slechts 12 incidenten gemeld, in vergelijking met de 20 gevallen van het jaar ervoor.⁶⁴ Gedurende het hele jaar werd tevens geen enkel schip succesvol gekaapt door Somalische piraten. De gestage daling van piraterij-incidenten in West-Afrika werd ondertussen voortgezet: piraterij en *armed robbery against ships* in de Golf van Guinee kenden een kleine afname in 2014, met 45 incidenten ten opzichte van de 54 voorvallen in 2013. Dezelfde trends, die telkens aangeduid werden in de jaarlijkse IMO-rapporten, bleven zich wel duidelijk manifesteren in de regio: aanvallen deden zich veelal voor in de territoriale zee of in havengebieden, bleken vooral succesvol wanneer schepen voor anker lagen of aan lagere snelheid voeren en gingen gepaard met veel geweld tegen de bemanning.⁶⁵ De Nigeriaanse piraten begonnen zich in de loop der jaren bovendien ook toe te leggen op het gijzelen van de crew, wat een onrustwekkende evolutie betrof en een nieuwe dimensie toevoegde aan de regionale piraterijdreiging.⁶⁶ Met betrekking tot de Somalische piraterij, die sinds 2012 met uitsterven bedreigd lijkt, viel vooral op dat het actieterrein voortdurend verlegd werd en dat piraten door het verhoogd gebruik van grotere moederschepen steeds dieper in zee opereerden, wat waarschijnlijk te verklaren valt door de sterke aanwezigheid van internationale oorlogsschepen in de kustgebieden: fluctuaties van het aantal incidenten in Oost-Afrika, de Indische Oceaan, de Arabische Zee en de Perzische Golf leken voor een groot deel met elkaar te corresponderen en wezen op reactieve verplaatsing van de Somalische piraterijactiviteiten.⁶⁷

In het daaropvolgende jaar wijzigde weinig: de daling van de Somalische piraterijcijfers, die het jaar ervoor al zeer laag lagen, leek te stagneren. In 2015 werden 15 incidenten gemeld die door Somalische piraten waren veroorzaakt, wat een zeer lichte stijging betekende ten aanzien van de 12

⁶¹ Het aantal gerapporteerde piraterijaanvallen (inclusief pogingen) in West-Afrika daalde in 2013 tot 54, een kleine afname in vergelijking met de 64 incidenten in het voorgaande jaar (zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2013 (1 maart 2014), *IMO Doc. MSC.4/Circ.208* (2014)).

⁶² Zie “Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 16 juli 2013; “WA piracy will remain a headache for shipowners in 2014”, Maritime Security Review, 30 december 2013.

⁶³ Zo was het duidelijk dat Somalische piraten confrontaties met gewapend beveiligingspersoneel doelbewust vermeden, maar wel voortdurend op de loer lagen om kwetsbare schepen aan te vallen (zie M. V. VLASIC e.a., “The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates”, 120; “WA piracy will remain a headache for shipowners in 2014”, Maritime Security Review, 30 december 2013).

⁶⁴ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2014 (28 april 2015), *IMO Doc. MSC.4/Circ.219/Rev.1* (2015); Bijlage II.

⁶⁵ Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2014 (28 april 2015), *IMO Doc. MSC.4/Circ.219/Rev.1* (2015); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2013 (1 maart 2014), *IMO Doc. MSC.4/Circ.208* (2014); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2012 (2 april 2013), *IMO Doc. MSC.4/Circ.193* (2013); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2011 (1 maart 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.180* (2012).

⁶⁶ *Infra* IV.1.1 en IV.1.3.2.

⁶⁷ Zie ook Bijlage I.

van 2014, maar net als in 2014 en 2013 werd geen enkel schip succesvol gekaapt.⁶⁸ Het aantal gerapporteerde incidenten in West-Afrika nam ondertussen nog wat verder af: in 2015 werden slechts 35 gevallen gemeld, ten opzichte van 45 in 2014, maar er werden wel drie schepen succesvol gekaapt. De globale piraterij- en *armed robbery*-cijfers bleven ongeveer gelijk: het aantal wereldwijde aanvallen (inclusief pogingen) bedroeg in 2014 en 2015 respectievelijk 291 en 303. Na een piek in 2014, voornamelijk veroorzaakt door de West-Afrikaanse piraterij, slonk in 2015 wel het gewelddadig karakter: in slechts 8,3 procent van de gerapporteerde incidenten werd de bemanning geconfronteerd met fysiek geweld, terwijl dit cijfer in 2014 nog 16,8 procent bedroeg.⁶⁹ De hoeveelheid succesvolle kapingen en het aantal bemanningsleden die ontvoerd of gegijzeld werden, was ook spectaculair gedaald: in 2015 werden slechts 5 schepen gekaapt en 71 crewleden gegijzeld, wat een daling van respectievelijk 76,2 en 48,2 procent betekende ten opzichte van het voorgaande jaar.

In 2016 namen de globale piraterijcijfers met maar liefst 27,1 procent af: het aantal gevallen van piraterij en *armed robbery against ships* (inclusief pogingen) bedroeg slechts 221, een grote daling in vergelijking met de 303 incidenten in 2015.⁷⁰ Het aantal incidenten veroorzaakt door Somalische piraten was wel lichtjes gestegen van 15 in 2015 naar 21 in 2016, maar er werd opnieuw geen enkel schip succesvol gekaapt. In West-Afrika was het een ander verhaal: ondanks het feit dat er slechts één schip succesvol gekaapt werd, nam de piraterij daar voor het eerst in jaren weer significant toe, met 62 gemelde incidenten ten opzichte van de 35 gevallen in 2015. Het betrof een stijging van maar liefst 77,1 procent en deze keer was ook het aantal incidenten in internationale wateren toegenomen: 33 van de 62 gevallen speelden zich af op volle zee, wat neerkwam op een stijging met 10 incidenten in vergelijking met 2015. Dezelfde tendens kon worden vastgesteld op wereldvlak: het aantal voorvallen in internationale wateren was gestegen van 36 in 2015 naar 58 in 2016, voornamelijk door de toename in de Golf van Guinee en de Zuid-Chinese Zee, en bedroeg nu 26,2 procent van het totaal.⁷¹ Het gewelddadig karakter leek ook toegenomen: in 15,8 procent van de wereldwijde incidenten werd de bemanning het slachtoffer van fysiek geweld en in 32,1 procent van de aanvallen waren de piraten gewapend met messen of vuurwapens. De hoeveelheid succesvolle kapingen daalde, maar het aantal gijzelingen en ontvoeringen nam in 2016 toe: maar liefst 98 bemanningsleden werden het slachtoffer van dergelijke misdrijven, in vergelijking met 71 in 2015.

In 2017 werd opnieuw een daling van de globale piraterijcijfers genoteerd met een bescheiden 8,1 procent: er was sprake van 203 gevallen van piraterij en *armed robbery against ships* (inclusief pogingen) in totaal.⁷² De hoeveelheid Somalische piraterij-incidenten bleef constant, ondanks vier succesvolle kapingen, terwijl het aantal in West Afrika was afgenomen: de 48 feiten

⁶⁸ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2015 (11 april 2016), *IMO Doc. MSC.4/Circ.232* (2016).

⁶⁹ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2015 (11 april 2016), *IMO Doc. MSC.4/Circ.232* (2016); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2014 (28 april 2015), *IMO Doc. MSC.4/Circ.219/Rev.1* (2015).

⁷⁰ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2016 (30 maart 2017), *IMO Doc. MSC.4/Circ.245* (2017); Bijlage I.

⁷¹ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2016 (30 maart 2017), *IMO Doc. MSC.4/Circ.245* (2017); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2015 (11 april 2016), *IMO Doc. MSC.4/Circ.232* (2016).

⁷² Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2017 (16 april 2018), *IMO Doc. MSC.4/Circ.258* (2018); Bijlage I.

vertegenwoordigden een daling van 22,6 procent ten aanzien van de 62 voorvallen in 2016. Het aantal gijzelingen nam wel weer fors toe: 137 bemanningsleden werden van hun vrijheid beroofd met het oog op losgeld, waarvan 58 in de West-Afrikaanse regio, wat een stijging van respectievelijk 39,8 en 45 procent betekende ten opzichte van de 98 (wereldwijd) en 40 (West-Afrika) gegijzelde crewleden in 2016.⁷³ Opvallend was ook dat er in de Golf van Guinee minder voor anker liggende schepen werden aangevallen, waardoor het aandeel van de incidenten tegen varende schepen fors werd verhoogd: niet minder dan 27 van de 48 aanvallen werden tegen schepen in beweging gepleegd. Het aantal succesvolle kapingen wereldwijd was meer dan verdubbeld, gelet op de 7 gekaapte schepen in 2017 tegenover 3 in 2016, maar het geweld nam af: in slechts 10,8 procent van de globale incidenten kreeg de scheepscrew fysiek geweld te verwerken, al waren de piraten wel in 36,5 procent van de gevallen gewapend met messen of vuurwapens.

⁷³ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2017 (16 april 2018), *IMO Doc. MSC.4/Circ.258* (2018); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2016 (30 maart 2017), *IMO Doc. MSC.4/Circ.245* (2017).

II. INTERNATIONAALRECHTELIJK KADER

1. Begripsomschrijving

1.1 Situering

1.1.1 Volle zee

Het juridisch begrip van de volle zee heeft doorheen de jaren heel wat wijzigingen doorgemaakt. Door de uitbreiding van de nationale bevoegdheden over steeds grotere delen van de zee, omvat het begrip nu alle delen van de zee die niet behoren tot de exclusieve economische zone (EEZ), territoriale zee, interne wateren of archipelwateren van een staat.⁷⁴ De volle zee is open voor alle staten (ook deze die niet over een zeekust beschikken)⁷⁵ en geen enkele staat kan een deel van de volle zee aan zijn soevereiniteit onderwerpen.⁷⁶ In deze zone geldt één van de oudste en meest algemeen erkende internationaalrechtelijke beginselen: de vrijheid van de volle zee.⁷⁷ Dit houdt onder andere de vrijheid van scheepvaart, de vrijheid van overvlucht, de vrijheid om onderzeese kabels en pijpleidingen te leggen, de vrijheid om artificiële eilanden en andere (internationaalrechtelijk toelaatbare) installaties op te richten, de vrijheid van visserij en de vrijheid van wetenschappelijk onderzoek in.⁷⁸ Het mag duidelijk zijn dat de vrijheid van scheepvaart een belangrijke plaats inneemt binnen het concept van de vrijheid van de volle zee: iedere staat, ongeacht of het een kuststaat betreft of niet, heeft het recht om schepen onder zijn vlag te doen varen op volle zee.⁷⁹ Deze vrijheden moeten wel uitgeoefend worden met inachtneming van en respect voor de belangen van andere staten⁸⁰ en het wordt uitdrukkelijk vermeld dat de volle zee voor vreedzame doeleinden bestemd is.⁸¹ De vrijheid van de volle zee, die als *res communis* kan worden beschouwd, is allerm minst ongebonden en kan enkel uitgeoefend worden mits naleving van de internationaalrechtelijke regels, die in specifieke bepalingen en verdragen vastgelegd zijn.⁸²

1.1.2 Nationaliteit en exclusieve jurisdictie vlaggenstaat

1.1.2.1 Algemeen

Bepaalde normen werden vastgesteld om alles met betrekking tot de vrijheid van scheepvaart in goede banen te leiden. Eén van de grootste garanties is de nationaliteit van het schip en de daaraan

⁷⁴ Zie artikel 86 Internationaal Zeerechtverdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982, *United Nations Treaty Series*, vol. 1833, 3 (hierna verkort: LOSC); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 155; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 227; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 205.

⁷⁵ Zie artikel 87, §1 LOSC.

⁷⁶ Zie artikel 89 LOSC.

⁷⁷ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 155-157; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 228-242; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 206-208.

⁷⁸ Zie artikel 87, §1 LOSC.

⁷⁹ Zie artikel 90 LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 237-238.

⁸⁰ Zie artikel 87, §2 LOSC.

⁸¹ Zie artikel 88 LOSC.

⁸² Zie artikel 87, §1 LOSC.

gekoppelde jurisdictie.⁸³ Een belangrijk principe in het internationaal zeerecht luidt dat personen of schepen die zich op volle zee bevinden, aan de exclusieve rechtsbevoegdheid van de vlaggenstaat worden onderworpen: deze basisregel, die zijn oorsprong vindt in het gewoonterecht en later werd bevestigd in de *Lotus*-zaak van het Permanent Hof van Internationale Justitie (*Permanent Court of International Justice* of *PCIJ*), voorloper van het Internationaal Gerechtshof (*International Court of Justice* of *ICJ*)⁸⁴, wordt ook expliciet vermeld in het Internationaal Zeerechtverdrag.⁸⁵ Op die manier wordt de gelijkwaardige uitoefening van de rechten van elke staat gewaarborgd en kan de nationale rechtsorde toezien op de voorkoming of bestraffing van inbreuken. De toekenning van een nationaliteit, waardoor een schip een bepaalde status verkrijgt, is daarbij cruciaal: een rechtstreekse band tussen schip en staat is immers noodzakelijk, aangezien het schepen en hun bemanning de vereiste bescherming ten opzichte van andere staten biedt, en aangewezen, gelet op het feit dat men met verschillende rechtsordes in aanraking komt en dit tot zeer complexe situaties kan leiden.⁸⁶ Het draagt op fundamentele wijze bij tot het juridisch regime van de volle zee en zorgt ervoor dat illegale activiteiten en wijdverspreide chaos, wat het gevolg zou zijn van het ontbreken van een bepaald gezag over schepen op volle zee, voorkomen kunnen worden. De duidelijke link met een bepaalde staat schept orde en maakt reglementair en vreedzaam gebruik van de zee en veilige scheepvaart mogelijk.

Ieder schip moet een bepaalde vlag voeren om de volle zee te bevaren.⁸⁷ De toekenning van een nationaliteit aan een schip en de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om deze te verkrijgen, worden door alle staten afzonderlijk en soeverein bepaald. Deze regel leefde reeds lang in het gewoonterecht, maar werd in 1905 ook door het Permanent Hof van Arbitrage (*Permanent Court of Arbitration* of *PCA*)⁸⁸ bevestigd in de befaamde *Muscat Dhows*-zaak, al kunnen enige nuances worden onderkend en blijken specifieke beperkingen mogelijk.⁸⁹ Het principe is verankerd in het Internationaal Zeerechtverdrag, dat tevens bepaalt dat staten verantwoordelijk zijn voor de registratie van hun schepen en geacht worden om deze van de nodige documenten te voorzien, waaruit blijkt dat men het recht heeft toegekend om hun vlag te voeren.⁹⁰ De toekenning van nationaliteit houdt verplichtingen voor zowel het schip als de vlaggenstaat in.⁹¹ Zo moet de vlaggenstaat effectieve jurisdictie en controle inzake administratieve, technische en

⁸³ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 247-248; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 157-160; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 209-210.

⁸⁴ Website: www.icj-cij.org.

⁸⁵ Zie artikel 92, §1 LOSC; PHIL, *The Case of the S.S. Lotus* (France v. Turkey), *PCIJ Series A*, n° 10, 1927, 25; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 267-268.

⁸⁶ Zie N. BROWN, "Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters: a practitioner's observations" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 70-71; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 247-248; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 160-162; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 209.

⁸⁷ Zie *Niam Molvan v. Attorney-General for Palestine*, Judicial Committee of the Privy Council 2 maart 1948, *I.L.R.* 1948, 115-125; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 258.

⁸⁸ Website: www.pca-cpa.org.

⁸⁹ Zie Permanent Hof van Arbitrage 8 augustus 1905, *Muscat Dhows Case* (France v. Great Britain); E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 247-251; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 214.

⁹⁰ Zie artikel 91 LOSC.

⁹¹ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 254-258; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 212-214 en 314-315.

arbeidsaangelegenheden uitoefenen over zijn schepen.⁹² Dat houdt in dat staten rechtsmacht opnemen over de schepen onder hun vlag (inclusief gezagvoerders en bemanning), scheepvaartwetgeving ontwikkelen, toetreden tot de relevante internationale overeenkomsten en in een controlemechanisme voorzien om toezicht te houden op de nationale en internationale voorschriften: er moet een register van schepen worden bijgehouden en de noodzakelijke maatregelen, bestaande uit keuringen (bouw, uitrusting en zeewaardigheid van schepen)⁹³, informatievoorziening en adequate bemanning, moeten worden genomen om veilige scheepvaart te verzekeren.

Elke staat die twijfelt aan de effectieve uitoefening van jurisdictie en controle over een schip, kan de vlaggenstaat via een dergelijke kennisgeving bewegen tot het instellen van een onderzoek en het nemen van de nodige maatregelen.⁹⁴ De vlaggenstaat is tevens verplicht om een onderzoek te voeren bij elk dodelijk slachtoffer op zee of elk scheepvaartincident, resulterend in milieuverontreiniging, de dood of ernstige verwonding van een burger van een andere staat of de beschadiging van diens schepen of installaties, waarbij één van zijn schepen betrokken is. De schepen zelf zijn gehouden om enkel onder deze vlag te varen en mogen niet van vlag veranderen tijdens een reis of terwijl men zich in een aanloophaven bevindt, tenzij in geval van eigendomsoverdracht of gewijzigde registratie.⁹⁵ Indien een schip onder de vlag van twee of meer staten vaart, kan het geen van de nationaliteiten claimen ten aanzien van andere staten en mag het gelijkgesteld worden met een schip zonder nationaliteit.⁹⁶

1.1.2.2 Goedkope vlaggen

In België wordt de toebedeling van de nationaliteit geregeld door de Wet van 21 december 1990⁹⁷, waarin wordt bepaald dat de Belgische nationaliteit niet meer van rechtswege wordt toegekend, maar enkel kan worden bekomen (of behouden) door officiële registratie, waarbij aan bepaalde voorwaarden, vastgelegd in een koninklijk besluit, moet worden voldaan.⁹⁸ Niet alle staten leggen in hun wetgeving echter even hoge eisen op met betrekking tot sociale voorzieningen, veiligheid en opleiding, en ook op fiscaal vlak en met betrekking tot de effectieve controle van de heersende regulering vallen er grote verschillen op te merken, waardoor het fenomeen van goedkope vlaggen (*'flags of convenience'*), waarbij een schip uit opportunistische overwegingen de nationaliteit van een land draagt waarmee het eigenlijk geen relevante band heeft, wijdverspreid is in de scheepvaart en

⁹² Zie artikel 94 LOSC.

⁹³ In de praktijk gebeuren dergelijke inspecties door classificatiemaatschappijen (vb. *Lloyd's Register*, *Bureau Veritas*, *American Bureau of Shipping*, *China Classification Society*, ...), die op dat vlak de rol van de vlaggenstaat overnemen en de schepen en hun uitrusting in classificatieklassen indelen (zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 256).

⁹⁴ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 257-258.

⁹⁵ Zie artikel 92, §1 LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 258.

⁹⁶ Zie artikel 92, §2 LOSC; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 216-217.

⁹⁷ Zie Wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, BS 29 december 1990, 24481.

⁹⁸ Het koninklijk besluit voorzag tevens in de creatie van een register der zeeschepen, bestaande uit een digitale databank die op het kantoor van de bewaring der scheepshypothecken te Antwerpen wordt bijgehouden. In sommige gevallen is men aan een registratieverplichting onderworpen, in andere situaties is er sprake van facultatieve registratie. Deze regels zijn niet van toepassing op oorlogsschepen of staatsschepen die voor niet-commerciële doeleinden worden ingezet (zie Koninklijk Besluit van 4 april 1996 betreffende registratie van zeeschepen en het in werking treden van de Wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, BS 11 mei 1996, 11940; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 248-249).

nog elk jaar toeneemt.⁹⁹ Enkele voorbeelden van staten wiens vlag vaak als *flag of convenience* worden gebruikt, zijn Panama, Liberia, de Marshall-eilanden en de Bahama's. Het beroep op goedkope vlaggen is in de hedendaagse scheepvaart niet meer weg te denken en schepen onder de belangrijkste goedkope vlaggen vertegenwoordigen meer dan de helft van de wereldvloot.

De vereiste van een 'wezenlijke band' ('*genuine link*'), die zijn oorsprong vindt in de *Nottebohm-zaak*¹⁰⁰ van het Internationaal Gerechtshof en als noodzakelijke beperking op de bovenvermelde regel van vrije toekenning van nationaliteit werd overgenomen in het Internationaal Zeerechtverdrag¹⁰¹, blijkt onvoldoende effectief om het probleem in de praktijk in te dijken. Het principe impliceert dat er op administratief, technisch en sociaal gebied effectieve jurisdictie en toezicht wordt uitgeoefend en vereist dat de vlaggenstaat verschillende mogelijkheden heeft om zijn gezag over het schip te vestigen en behouden.¹⁰² Als er geen dergelijke controle aanwezig is, kan er van een wezenlijke band geen sprake zijn, maar een concrete invulling van het begrip ontbreekt helaas. Het is belangrijk om vast te stellen dat bepaalde criteria reeds aanwezig moeten zijn bij de toekenning van de nationaliteit: er moet immers al een soort relatie bestaan tussen schip en staat, waaruit de staat dan rechtsmacht kan putten. Desalniettemin vormt de afwezigheid van een wezenlijke band, veruitwendigd door een gebrek aan afdoende uitoefening van rechtsmacht of controle, geen rechtsgrond om de nationaliteit van een schip zonder meer te ontkennen.¹⁰³ Het idee om de wezenlijke band niet enkel als criterium voor de toekenning van nationaliteit, maar ook als voorwaarde voor de erkenning ervan door ander staten, werd weliswaar geopperd in de *Draft Articles on the Law of the Sea* van de *International Law Commission*, maar kreeg geen navolging.¹⁰⁴

1.1.3 Uitzonderingen op de exclusieve jurisdictie

1.1.3.1 Algemeen

Zoals hiervoor wordt geduid, is de bepaling van de nationaliteit van een schip zeer belangrijk en komt dit vooral tot uiting op volle zee, waar geen enkele staat over algemene rechtsbevoegdheid beschikt en de jurisdictie over een schip bijgevolg moet worden vastgeknoopt aan de vlaggenstaat, die exclusieve rechtsmacht geniet. De rechtsorde op volle zee is in beginsel deze van de vlaggenstaat: personen die zich op volle zee bevinden en gebeurtenissen die er zich voordoen, vallen onder zijn jurisdictie.¹⁰⁵ In de *Lotus-zaak*¹⁰⁶ werd een schip op volle zee geassimileerd met het grondgebied van de vlaggenstaat, waardoor (ongeacht de nationaliteit van de bemanning) het strafrecht, burgerlijk

⁹⁹ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 260-265; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 162-164; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 90-91.

¹⁰⁰ Zie IGH, *Nottebohm Case* (Liechtenstein v. Guatemala), Judgment, *ICJ Reports* 1955, 4.

¹⁰¹ Zie artikel 94 §1 LOSC.

¹⁰² Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 252-254; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 215-216 en 308-310.

¹⁰³ Zie Internationaal Zeerechttribunaal, *M/V 'Saiga' (No 2)* (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, *ITLOS Reports* 1999, 10; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 254; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 215-216.

¹⁰⁴ Zie Report of the International Law Commission to the General Assembly (4 juli 1956), *UN Doc. A/3159* (1956); E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 254.

¹⁰⁵ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 267-268; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 157-160; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 219.

¹⁰⁶ Zie PHIL, *The Case of the S.S. Lotus* (France v. Turkey), *PCIJ Series A*, n° 10, 1927, 25.

recht en arbeidsrecht van de vlaggenstaat van toepassing is aan boord.¹⁰⁷ De algemene bevoegdheid inzake vervolging en berechting van personen die misdrijven plegen op volle zee rust bij de vlaggenstaat, al zijn er sommige afwijkingen waarbij ook in een concurrentiële rechtsbevoegdheid van een andere staat wordt voorzien.¹⁰⁸ Overeenkomstig de vrijheid van scheepvaart blijft de volgende stelregel wel gelden: geen enkele staat is gerechtigd om schepen die onder een andere vlag varen aan te houden of te betreden.¹⁰⁹ Het principe van de exclusieve jurisdictie van de vlaggenstaat geldt onverkort voor oorlogsschepen en overheidsschepen die voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt¹¹⁰, maar voor private schepen gelden twee categorieën van uitzonderingen: het achtervolgingsrecht en het aanhoudings- en onderzoeksrecht.¹¹¹

1.1.3.2 Achtervolgingsrecht

Het achtervolgingsrecht (*right of hot pursuit*) is een concept dat ontwikkeld is om de belangen van de kuststaat te waarborgen: het ontnemt schepen de mogelijkheid om na een overtreding te ontsnappen en zich achter de vrijheid van scheepvaart te verschuilen, die oorspronkelijk bedoeld is om onschuldige schepen te beschermen.¹¹² Het houdt in dat een buitenlands schip op legitieme wijze achtervolgd kan worden op volle zee indien er goede redenen zijn om aan te nemen dat een overtreding van de nationale wetgeving werd begaan binnen de maritieme zones onder de jurisdictie van de achtervolgende staat.¹¹³ De achtervolging moet ondernomen worden door een oorlogsschip,

¹⁰⁷ De rechtsbevoegdheid wordt in de regel gedelegeerd aan de kapitein, die de nodige maatregelen kan nemen om de discipline aan boord te handhaven en personen en goederen onder zijn bevel te beschermen (zie o.a. E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 267-268).

¹⁰⁸ Zie o.a. E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 268; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 209-210; P. CLARK, "Criminal Jurisdiction over Merchant Vessels Engaged in International Trade", *Journal of Maritime Law and Commerce* 1980, 219-237; I. SHEARER, "Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels", *International and Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343.

¹⁰⁹ Zie artikel 110, §1 LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 289; N. BROWN, "Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters: a practitioner's observations" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 70-71; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 152-155; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 81; J. KRASKA, "Broken Taillight at Sea: the Peacetime International Law of Visit, Board, Search, and Seizure", *Ocean and Coastal Law Journal* 2011, 1-46; E. PAPASTAVRIDIS, "The Right of Visit on the High Seas in a Theoretical Perspective: Mare Liberum versus Mare Clausum Revisited", *Leiden Journal of International Law* 2011, 45-69.

¹¹⁰ Zie artikel 95 en 96 LOSC.

¹¹¹ Verder kan de exclusieve jurisdictie van de vlaggenstaat op volle zee ook getemperd worden in drie andere situaties: wanneer een specifiek verdrag erin voorziet (illegale trafiek van drugs en narcotica, visserij, mariene verontreiniging, ...), wanneer er sprake is van wettige verdediging (voornamelijk in Britse doctrine aangenomen, maar niet algemeen aanvaard) en wanneer een interceptie nodig is voor migratiedoeleinden (wordt door sommigen als aanbeveling naar voor geschoven) (zie artikel 110, §1-2 LOSC; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 164-177; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 290-291).

¹¹² Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 168-172; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 291-294; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 108-110; R. C. REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention", *Virginia Journal of International Law* 1993, 557; C. H. ALLEN, "Doctrine of Hot Pursuit: A functional interpretation adaptable to emerging maritime law enforcement technologies and practices", *Ocean Development and International Law* 1989, 309.

¹¹³ Er bestond discussie omtrent de vraag of ook pogingen aanleiding kunnen geven tot het achtervolgingsrecht. Nu wordt over het algemeen aangenomen dat dit mogelijk is en in de tekst geïmpliceerd wordt, gelet op de ontwerpen en voorbereidende werkzaamheden van de voorloper van het Internationaal Zeerechtverdrag (zie artikel 111, §1 LOSC; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 169).

militair luchtvaartuig of elk ander schip of luchtvaartuig dat duidelijk aangeduid en identificeerbaar is als zijnde in overheidsdienst en daartoe gemachtigd is.¹¹⁴ Daarnaast gelden nog enkele strikte, cumulatieve voorwaarden¹¹⁵: de achtervolging moet ingezet zijn op het moment dat het buitenlands schip (of één van zijn boten) zich in de interne wateren, archipelwateren, territoriale zee, aansluitende zone, EEZ of boven het continentaal plateau van de kuststaat bevindt en mag niet onderbroken worden.¹¹⁶ Dit impliceert dat het overheidsschip of -luchtvaartuig de achtervolging onmiddellijk inzet en deze voortzet tot de aanhouding van het achtervolgde schip. De continuïteitsvereiste is cruciaal en nadat een achtervolging afgebroken werd, kan deze nadien niet meer hernomen worden. Hoewel het in geen enkele bepaling expliciet wordt vermeld, wordt wel algemeen erkend dat er binnen de context van het achtervolgingsrecht kan worden afgelost tussen schepen: het achtervolgende schip dat uiteindelijk tot de aanhouding overgaat, hoeft niet noodzakelijk het schip te zijn die de achtervolging is begonnen, maar het is wel vereist dat het aan de achtervolging heeft deelgenomen en geen loutere interceptie uitvoert.¹¹⁷

Wanneer het buitenlands schip dat de overtreding beging zich niet in de territoriale zee bevindt, is het belangrijk om op de voorwaarde van de specificiteit te wijzen: er mag in dat geval slechts tot achtervolging worden overgegaan indien er een inbreuk heeft plaatsgevonden op de rechten ter bescherming waarvan de zone is ingesteld.¹¹⁸ Zo zal een staat die een aansluitende zone heeft ingevoerd met betrekking tot douane, fiscale aangelegenheden of migratie geen achtervolgingsrecht kunnen uitoefenen tegen een schip dat wordt verdacht van illegale visserij in de territoriale zee, maar zich ondertussen al in de aansluitende zone bevindt. De achtervolging mag enkel ingezet worden na een visueel of auditief signaal dat aangeeft dat het schip moet stoppen, gegeven vanop een afstand die toelaat dat het door het betrokken schip gezien of gehoord kan worden.¹¹⁹ Vlagsignalen of het lossen van een schot zijn geldig, maar over het gebruik van radiosignalen bestaat grote controverse: sommigen menen dat dit niet geldig is, terwijl Britse rechtspraak reeds in 1995 oordeelde dat dit wel in overeenstemming was met de internationaalrechtelijke regels inzake *hot pursuit*, gelet op de moderne technologische ontwikkelingen.¹²⁰ Los daarvan is het in elk geval aangewezen om de positie van het achtervolgde schip bij aanvang te markeren met een boei, zodat er daar achteraf geen betwisting kan over bestaan.¹²¹

¹¹⁴ Zie artikel 111, §5 LOSC.

¹¹⁵ In de *M/V Saiga*-zaak benadrukte het Internationaal Zeerechttribunaal zeer duidelijk dat “*the conditions for the exercise of the right of hot pursuit under article 111 of the Convention are cumulative: each of them has to be satisfied for the pursuit to be legitimate under the Convention*” (zie Internationaal Zeerechttribunaal, *M/V ‘Saiga’ (No 2)* (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, *ITLOS Reports* 1999, 10; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 170; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 292; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 109).

¹¹⁶ Zie artikel 111, §1 en 2 LOSC; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 170; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 292.

¹¹⁷ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 170; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 292; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 109.

¹¹⁸ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 169; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 292-293.

¹¹⁹ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 169; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 293; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 109.

¹²⁰ Zie W. C. GILMORE, “Hot Pursuit: The Case of *R. v. Mills and Others*”, *International and Comparative Law Quarterly* 1995, 949-958; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 169; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 293.

¹²¹ Zie o.a. E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 293.

Het achtervolgingsrecht eindigt wanneer het achtervolgde schip de territoriale zee van een andere staat bereikt, aangezien dit anders een schending van de territoriale soevereiniteit van deze staat zou betreffen.¹²² Indien de betrokken staat zijn toestemming verleent, is het uiteraard wel mogelijk. Critici bekritiseren deze regel en zien het als een illustratie van de incorrecte premisse dat kuststaten steeds in staat zijn om de heersende regelgeving te handhaven binnen hun territoriale zee.¹²³ Zo wordt er geen rekening gehouden met het feit dat sommige staten niet bereid of bekwaam zijn om dit te doen, waardoor de limieten van het achtervolgingsrecht een makkelijke uitweg vormen voor overtredders. In de *Harvard Draft Convention on Piracy* was deze algemene beperking nog niet aanwezig en kon men in bepaalde omstandigheden de achtervolging voortzetten in de territoriale zee van een andere staat, zodat overtredders hun achtervolgers niet te snel af zouden kunnen zijn.¹²⁴ Sommige auteurs gaan daar nog steeds van uit binnen de context van piraterij, wat een soort omgekeerd achtervolgingsrecht zou impliceren, en anderen menen dat dit mogelijk zou moeten zijn wanneer het duidelijk is dat de kuststaat niet in staat is om de achtervolging op zich te nemen, maar dit werd niet overgenomen in het Verdrag voor de Volle Zee en het Internationaal Zeerechtverdrag.¹²⁵ Ten slotte is het ook belangrijk om te benadrukken dat het achtervolgingsrecht erop gericht is om het schip dat in overtreding is aan te houden en voor de bevoegde rechtsmacht te brengen, waardoor het tot zinken brengen van het achtervolgde schip in principe niet gerechtvaardigd kan worden.¹²⁶

1.1.3.3 Aanhoudings- en onderzoeksrecht

1.1.3.3.1 Algemeen

Een andere belangrijke uitzonderingscategorie is het aanhoudings- en onderzoeksrecht (*right of visit*), waardoor oorlogsschepen een buitenlands koopvaardijship toch kunnen aanhouden op volle zee en het recht van dit schip tot het voeren van zijn vlag kunnen onderzoeken aan de hand van de scheepsdocumenten.¹²⁷ Dit kan pas in bepaalde, strikt omschreven gevallen en één van deze

¹²² Zie artikel 111, §3 LOSC; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 170; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 292; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 109-110.

¹²³ Zie L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 109; J. M. ISANGA, "Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes", *American University Law Review* 2009, 1273.

¹²⁴ Zie L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 109-110; L. M. DIAZ en B. H. DUBNER, "On the Evolution of the Law of International Sea Piracy: How Property Trumped Human Rights, the Environment and the Sovereign Rights of States in the Areas of the Creation and Enforcement of Jurisdiction", *Barry Law Review* 2009, 175.

¹²⁵ Zie L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 110.

¹²⁶ Een befaamde casus betreft de *I'm Alone*-zaak, waarbij een Canadees schip, gebruikt voor rumtransport tijdens de Amerikaanse drooglegging, door een Amerikaans kustwachtschip werd achtervolgd en op volle zee tot zinken werd gebracht. De actie van de Verenigde Staten kon niet gerechtvaardigd worden, maar men gaf wel aan dat noodzakelijk en redelijk gebruik van geweld, met het doel om het schip aan te houden, te doorzoeken en voor de bevoegde rechtsmacht te brengen, geoorloofd kan zijn. Sommigen menen daarom dat het tot zinken brengen van het achtervolgde schip wel legitiem kan zijn, indien dit het onvermijdelijke gevolg is van een dergelijk gebruik van geweld en alle andere mogelijkheden uitgeput zijn (zie *I'm Alone Case* (Canada v. United States), Report of the Commissioners, 30 juni 1933 en 5 januari 1935, *American Journal of International Law* 1935, 326-331; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 294; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 171-172; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 107-108; K. C. FRAZER, "The I'm Alone Case and the Doctrine of Hot Pursuit", *North Carolina Law Review* 1929, 413-422; C. C. HYDE, "The Adjustment of the I'm Alone Case", *American Journal of International Law* 1935, 296-301).

¹²⁷ Zie artikel 110, §2 LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 289-290; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 164-168; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 219-

uitzonderingen betreft (een gegrond vermoeden van) piraterij.¹²⁸ Het aanhoudings- en onderzoeksrecht lijkt geïnspireerd te zijn door de nood aan bescherming tegen piraten¹²⁹, die in het verleden vaak valse vlaggen voerden, en gaat verder dan het normale vlagonderzoek (*right of approach*), waarbij de identificatiegegevens van het schip in elke omstandigheid door een oorlogsschip kunnen worden opgevraagd.¹³⁰ Deze relatieve uitzondering op de exclusieve jurisdictie van de vlaggenstaat gebeurde oorspronkelijk door het tonen van de vlag, maar vindt momenteel via radiocommunicatie plaats. Het concept is ontworpen voor de handhaving van de veiligheid en orde op volle zee, maar impliceert niet dat er ook tot een onderzoek van de scheepsdocumenten kan worden overgegaan: als het betrokken schip weigert zijn identificatiegegevens mee te delen, maakt het zich weliswaar verdacht, maar men kan hier in principe niets tegen ondernemen. In de praktijk komt een louter vlagonderzoek dan ook amper voor, aangezien men daar doorgaans enkel toe overgaat bij gegronde vermoedens van inbreuken op welbepaalde internationaalrechtelijke regels, op basis waarvan een omstandig onderzoek aan boord mogelijk is.¹³¹

Wat precies onder een gegrond vermoeden (*'reasonable ground for suspecting'*) valt is niet zo eenduidig, maar het is wel duidelijk dat de waarschijnlijkheidsgraad niet aan dezelfde standaarden moet voldoen als voor het stellen van de handelingen vermeld in artikel 105 LOSC, die veel ingrijpender zijn en daarom zekerheid vereisen omtrent de kwalificatie als 'piratenschap'.¹³² Uit artikel 110 LOSC kan enigszins worden afgeleid dat een initiële verdenking, die aanleiding geeft tot het uitoefenen van het aanhoudings- en onderzoeksrecht, zelfs kan ontstaan zonder dat het betrokken schip een verdachte handeling heeft begaan.¹³³ Een redelijk vermoeden dat een schip rondvaart met het doel om piraterijdaaden te plegen, aan de hand van indicatieve criteria zoals de aanwezigheid van wapens of het specifiek scheepstype, zou dus (zeker in een risicogebied) voldoende moeten zijn om het aanhoudings- en onderzoeksrecht uit te oefenen.¹³⁴ Gelet op de tijdelijke en relatief kleine afbreuk aan de vrijheid van scheepvaart, is deze interpretatie zeker te rechtvaardigen. Er wordt immers nog in een voorzichtig stappenplan voorzien, met gradueel oplopende inmenging in de rechten, om overhaaste acties tegen te gaan: men zendt eerst een boot,

223; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 55-57; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 105.

¹²⁸ Andere uitzonderingen betreffen slavenhandel, illegale radio-uitzendingen, staatloze schepen of schepen die zonder of onder een buitenlandse vlag varen, terwijl ze in werkelijkheid dezelfde nationaliteit als het betrokken oorlogsschip dragen (zie artikel 110, §1 LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 289; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 219-220 en 851).

¹²⁹ Zie N. BROWN, "Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters: a practitioner's observations" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 71-72; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 289-290; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 164-165; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 80-81.

¹³⁰ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 288-289.

¹³¹ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 289.

¹³² Zie artikel 105 LOSC; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 851-852.

¹³³ Daar wordt immers het volgende gesteld: "***If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.***" (zie artikel 110, §3 LOSC; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 852).

¹³⁴ Dit vindt ook steun in artikel 101 (b) LOSC, waarin piraterij onder meer wordt omschreven als de vrijwillige deelname aan de functionering van een schip waarvan men weet dat het een 'piratenschap' betreft, een kwalificatie die kan worden toegekend aan een vaartuig waarmee men de bedoeling heeft om een toekomstige piraterijdaad te plegen (zie artikel 101 (b) LOSC).

onder bevel van een officier, naar het verdachte schip en enkel als er na inspectie van de scheepsdocumenten nog altijd twijfel of verdenking bestaat, kan men tot nader onderzoek aan boord van het betrokken schip overgaan.¹³⁵

De lading, ruimen en andere gedeelten van het schip kunnen onderzocht worden en de bemanning kan aan een ondervraging onderworpen worden, maar dit onderzoek dient wel beperkt te blijven tot de redenen waarvoor het schip initieel werd aangehouden en moet zonder onnodige overlast geschieden.¹³⁶ Gelet op de grote economische verliezen die hieruit kunnen voortvloeien, is er om de strikte noodzakelijkheid van dergelijke handelingen te garanderen en misbruik of overdreven ijver te vermijden wel een verplichting tot schadeloosstelling voorzien in geval van een ongegronde uitoefening van deze rechten, zoals ook het geval is bij een niet-gerechtvaardigde aanhouding of inbeslagname overeenkomstig artikel 105 LOSC.¹³⁷ Het doel van het aanhoudings- en onderzoeksrecht is uiteindelijk om te verifiëren of een schip inderdaad betrokken is bij piraterijactiviteiten. Dit kan uiteraard ook op andere wijze gebeuren dan door het aanhoudings- en onderzoeksrecht uit te oefenen: het identificeren van een piratenschip vanop afstand met behulp van luchtsurveillance (via helikopters of andere patrouilleluchtvaartuigen) kan eveneens een bestaand vermoeden staven.¹³⁸ Dergelijke methodes verdienen zelfs de voorkeur, aangezien er zo geen inbreuk wordt gepleegd op de vrijheid van scheepvaart en het meestal overtuigender bewijsmateriaal oplevert met het oog op navolgende strafrechtelijke vervolgingen. Slechts wanneer men zekerheid heeft verworven omtrent het bestaan van een misdrijf overeenkomstig artikel 101 LOSC, kunnen de handhavingsbevoegdheden van artikel 105 LOSC worden ingezet.

1.1.3.3.2. Piraterij

Bij vaststelling van piraterij mag elke staat op volle zee optreden tegen een piratenschip (of een schip dat door piraten werd overgenomen en zich onder de controle van hen bevindt)¹³⁹ en kan de bemanning aangehouden en het schip en de goederen aan boord in beslag genomen worden.¹⁴⁰ De arrestatiebevoegdheden kunnen zowel als beperkt als ruim aanzien worden: enerzijds is het beperkt, omdat personen die zich ergens anders dan aan boord van het betrokken schip bevinden in beginsel niet kunnen worden aangehouden¹⁴¹, en anderzijds is het ruim, aangezien de bepaling de arrestatie

¹³⁵ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 289-290; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 165; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 852; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 23; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 104.

¹³⁶ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 290.

¹³⁷ Zie artikel 106 en 110, §3 LOSC.

¹³⁸ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 852-853.

¹³⁹ Een representatief voorbeeld betreft de kaping van een groot visserschip, dat vervolgens gebruikt wordt als moederschip van waaruit nieuwe aanvallen gelanceerd worden (zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 853).

¹⁴⁰ Zie artikel 105 LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 282; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 165; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 853; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 105-106; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 66; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights" in N. BHUTA (ed.), *The Frontiers of Human Rights. Extraterritoriality and its Challenges*, Oxford, Oxford University Press, 2016, 91 (hierna verkort: T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights").

¹⁴¹ Een toepasselijk voorbeeld betreft een piraterijverdachte die zich als passagier bevindt op een schip dat niet als piratenschip gekwalificeerd kan worden. Een strikte lezing van de bepaling zou zelfs uitsluiten dat personen die zich (na een eventuele ontsnappingspoging) in het water bevinden op basis van artikel 105 LOSC worden aangehouden (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 853).

van gelijk welke persoon aan boord van het schip lijkt toe te laten, zonder bijkomende voorwaarden.¹⁴² In principe beslist de staat die tot de aanhouding overging dan over de op te leggen straffen en het lot van het in beslag genomen schip en de goederen.¹⁴³ Het internationaal gewoonterecht, dat later gecodificeerd werd in het Internationaal Zeerechtverdrag, beschouwt piraterij als een internationale misdaad en diegene die zich ermee inlaat als ‘*hostis humani generis*’ of ‘vijand van de mensheid’, waardoor er sprake is van universele jurisdictie en niet alleen oorlogsschepen van de vlaggenstaat kunnen ingrijpen indien men zich op volle zee schuldig maakt aan dit misdrijf.¹⁴⁴ Piraterij is volgens velen de meest pure en paradigmatische vorm van een misdrijf waarvoor universele jurisdictie geldt¹⁴⁵ en speelt zowel op vlak van handhaving als op vlak van berechting.¹⁴⁶ Piraterijverdachten worden als het ware volgelvrij verklaard: elke staat, zonder nood aan enige link met het misdrijf, de dader of het slachtoffer, kan interveniëren en men moet de bescherming van de vlaggenstaat en de vrijheid van scheepvaart ontberen.¹⁴⁷ Er wordt met andere

¹⁴² In de praktijk blijkt een bepaalde verdenking dat de betrokken persoon zich schuldig heeft gemaakt aan piraterij daden of van plan was om dergelijke handelingen te stellen wel noodzakelijk om tot arrestatie over te gaan. Het kan immers voorvallen dat personen aan boord net slachtoffers zijn van een eerdere piraterij aanval (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 853).

¹⁴³ Sommigen menen dat de resoluties van de VN-Veiligheidsraad met betrekking tot piraterij tolereren dat men zich ontdoet van het in beslag genomen piratenschip en de andere spullen, maar gelet op artikel 105 LOSC lijkt het niet toegelaten dat de in beslag nemende staat daar zonder enige vorm van proces toe overgaat. De VN-Veiligheidsraad roept simpelweg op om piraterij op actieve wijze te bestrijden door onder meer piratenschepen en gerelateerde uitrusting in beslag te nemen en te verwijderen, maar dit moet overeenkomstig het Internationaal Zeerechtverdrag, dat als primair wettelijk kader wordt aangewezen in de resoluties, gebeuren (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 853).

¹⁴⁴ Zie o.a. E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 279; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 382; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 118-119; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 33-37; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 79-81; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 587 en 853; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 91; A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 87; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 15; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 55; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 152-153; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 143-144; C. A. BRADLEY, “Universal Jurisdiction and U.S. Law”, *University of Chicago Legal Forum* 2001, 324; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 47; D. KRITSIOTIS, “The contingencies of Piracy”, *California Western International Law Journal* 2011, 309; K. C. RANDALL, “Universal Jurisdiction under International Law”, *Texas Law Review* 1988, 785; *United States v. Shi*, United States Court of Appeals 24 april 2008, 525 F.3d 709 (9th Cir. 2008); *United States v. Smith*, 18 U.S. 153 (1820); *United States v. Furlong*, 18 U.S. 184 (1820); *Harmony v. United States*, 43 U.S. 210 (1844); *Rex v. Dawson*, British Admiralty High Court, 13 How. St. Tr. 451 (1696).

¹⁴⁵ Zie IGH, *Case Concerning the Arrest Warrant of 11 April 2000* (Democratic Republic of the Congo v. Belgium), Separate Opinion of President Guillaume, *ICJ Reports* 2002, 35; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 55 en 62; F. LORENZ en K. PARADIS, “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions” in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 220-221 (hierna verkort: F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”); A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea: Arrest, Detention and Transfer of Piracy Suspects*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 318 (hierna verkort: A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*); K. C. RANDALL, “Universal Jurisdiction under International Law”, *Texas Law Review* 1988, 788.

¹⁴⁶ Universele strafrechtelijke jurisdictie bestaat ook voor andere misdrijven, waardoor vooral de universele handhavingsbevoegdheid inzake piraterij opmerkelijk is (zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 143-144).

¹⁴⁷ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 382; D. LUBAN, J. R. O’SULLIVAN en D. P. STEWART, *International and Transitional Criminal Law*, New York, Aspen Publishers, 2009, 169; A. CASSESE, G. ACQUAVIVA, M. FAN en A. WHITING, *International Criminal Law: Cases and Commentary*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 312; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 152; F. LORENZ e.a.,

woorden heel wat belang toegekend aan de kwalificatie als piraterij, één van de oudste internationale misdaden en de eerste waaraan universele jurisdictie werd gekoppeld¹⁴⁸, waardoor het absoluut noodzakelijk is om dieper in te gaan op de internationaalrechtelijke definitie.

1.2 Definitie piraterij

De definitie van piraterij is sterk geëvolueerd doorheen de tijd, via verschillende wetgevende initiatieven en academische bijdragen.¹⁴⁹ Eén van de essentiële problemen met betrekking tot dit misdrijf is immers altijd het gebrek aan een eenvormige, duidelijke begripsbepaling geweest, gelet op de uiteenlopende omschrijvingen in nationale wetgeving.¹⁵⁰ De zoektocht naar een goede internationaalrechtelijke definitie was allesbehalve eenvoudig en pas na opeenvolgende mislukkingen en correcties kwam de huidige begripsbepaling tot stand, die zijn oorsprong vindt in het begin van de twintigste eeuw. Aan de definitieve vaststelling gingen immers pogingen van de Volkenbond, die uiteindelijk op een sisser afliepen, en inspanningen van de Universiteit van Harvard vooraf, die in 1932 met de behoorlijk succesvolle *Harvard Draft Convention on Piracy* op de proppen kwam en zo een grote impact had op de verdere ontwikkeling van het internationaal recht inzake piraterij.¹⁵¹ De *Harvard Draft Convention on Piracy* had namelijk een significante invloed op de

“Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 220-221; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 61; E. KONTOROVICH, “The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction’s Hollow Foundation”, *Harvard International Law Journal* 2004, 185; K. C. RANDALL, “Universal Jurisdiction under International Law”, *Texas Law Review* 1988, 788; C. A. BRADLEY, “Universal Jurisdiction and U.S. Law”, *University of Chicago Legal Forum* 2001, 324; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 47.

¹⁴⁸ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 382; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 61; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 15; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 220-221; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 152; D. LUBAN, J. R. O’SULLIVAN en D. P. STEWART, *International and Transitional Criminal Law*, New York, Aspen Publishers, 2009, 210; E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment” in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 300 (hierna verkort: E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”); M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 47; E. KONTOROVICH, “‘A Guantanamo on the sea’: The difficulties of prosecuting pirates and terrorists”, *California Law Review* 2010, 253; E. KONTOROVICH, “The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction’s Hollow Foundation”, *Harvard International Law Journal* 2004, 184 en 193-197; K. C. RANDALL, “Universal Jurisdiction under International Law”, *Texas Law Review* 1988, 791.

¹⁴⁹ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 279; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 844-845; “Solving piracy over time”, *Maritime Security Review*, 5 april 2013.

¹⁵⁰ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 279; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 844-845; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 118-120; P. W. BIRNIE, “Piracy: past, present and future”, *Marine Policy* 1987, 172-173; B. H. DUBNER, *The law of international sea piracy*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1980, 37-39; J. HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry”, *American University International Law Review* 2010, 291.

¹⁵¹ De eerste pogingen ter ontwikkeling van een internationaalrechtelijk piraterijregime werden uiteindelijk gestaakt omdat men niet meer overtuigd was van het belang om regelgeving omtrent de piraterijproblematiek, die toen absoluut geen globale bedreiging vormde, te codificeren, maar deze inspanningen gaven uiteindelijk wel aanleiding tot de initiatieven van de Universiteit van Harvard, waardoor ze niet volledig tevergeefs waren (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 845; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 37).

werkzaamheden van de *International Law Commission (ILC)*, die de basis legden voor de piraterijbepalingen van het Verdrag voor de Volle Zee en het Internationaal Zeerechtverdrag.¹⁵²

Tijdens het ontwerp van het Verdrag voor de Volle Zee meenden sommigen dat piraterij een verouderd 18^{de}-eeuws concept betrof dat enkel nog een historisch belang had: bepaalde delegaties stelden voor om de piraterijbepalingen volledig te laten vallen, aangezien het fenomeen geen actuele problematiek meer vormde, terwijl anderen alles met betrekking tot piraterij wilden samenballen in één artikel, omdat het wijden van acht artikels aan één specifieke vorm van geweld op zee hen disproportioneel leek.¹⁵³ Deze radicale voorstellen werden echter niet gevolgd en men kwam uiteindelijk tot de volgende definitie, die voor het eerst werd vastgelegd in het Verdrag voor de Volle Zee van 1958¹⁵⁴ en vervolgens werd overgenomen door het Internationaal Zeerechtverdrag van 1982¹⁵⁵: piraterij is iedere onwettige daad van geweld, aanhouding of plundering die door de bemanning of passagiers van een particulier schip of luchtvaartuig wordt gepleegd voor persoonlijke doeleinden.¹⁵⁶ De daad moet voltrokken zijn op volle zee of op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige staat valt en dient gericht te zijn tegen een ander schip of luchtvaartuig of tegen personen of goederen die zich aan boord daarvan bevinden. De constitutieve voorwaarden voor de kwalificatie van een handeling als piraterij zijn dus de volgende¹⁵⁷:

¹⁵² Zie HARVARD LAW SCHOOL, "Research in International Law, Codification of International Law: Draft Convention on Piracy, with Comments", *American Journal of International Law* 1932, 749; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 845; B. H. DUBNER, *The law of international sea piracy*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1980, 37-90; A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 331-345; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 38; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 173-179.

¹⁵³ Zowel tijdens de eerste *United Nations Conference on the Law of the Sea*, waaruit het Verdrag voor de Volle Zee voortvloeide, als tijdens het ontwerp van het Internationaal Zeerechtverdrag, werd weinig aandacht besteed aan piraterij, maar slechts enkele jaren na de aanname van het Internationaal Zeerechtverdrag werd men geconfronteerd met een wereldwijde piraterijplaag, waardoor de meningen omtrent de noodzakelijkheid van een internationaalrechtelijk kader grondig wijzigden: velen pleitten plots voor bijkomende regelgeving en sommigen achtten zelfs de ontwikkeling van een specifiek piraterijverdrag of de creatie van een internationaal piraterijtribunaal nodig (zie Official records of the UN Conference on the Law of the Sea (24 februari – 27 april 1958), *UN Doc. A/CONF.13/40* (1958), vol. IV, 78-79 en 128; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 843-844).

¹⁵⁴ Zie artikel 15 Verdrag voor de Volle Zee van 29 april 1958, *United Nations Treaty Series*, vol. 450, 11-82.

¹⁵⁵ De relevante verdragsbepalingen van het Verdrag voor de Volle Zee werden, los van enkele minieme aanpassingen, gewoon gekopieerd in het Internationaal Zeerechtverdrag (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 845).

¹⁵⁶ Zie artikel 101 LOSC.

¹⁵⁷ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 279-281; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 378-382; R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 78; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 119; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 103-104; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 76; R. VILLAR, *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 59-60; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 846-848; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 17-23; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 65-66; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 104-105; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 176-179; B. H. DUBNER, "On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications thereof", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2011, 71-100.

- 1) Het moet gaan om een **onwettige daad**. Over het algemeen wordt dus aangenomen dat er in geval van wettige verdediging of kaapvaart geen sprake kan zijn van piraterij.¹⁵⁸ De voorwaarde houdt echter een zekere ambiguïteit in, aangezien niet duidelijk wordt verklaard wat precies onder 'onwettig' ('*illegal*') moet worden verstaan.¹⁵⁹ Verschillende interpretaties dringen zich op: het kan slaan op de afwezigheid van gronden die strafrechtelijke aansprakelijkheid elimineren (zoals wettige verdediging), maar het zou ook kunnen duiden op het bestaan van uitzonderlijke situaties waarin de aanhouding door een private persoon toch wettig kan worden bevonden.¹⁶⁰ De piraterijdefinitie lijkt echter niet als een klassieke strafrechtelijke bepaling te zijn opgesteld en het is daarom betwistbaar of dit element bewust in de definitie verankerd is om een specifiek gekwalificeerde onwettigheid voorop te stellen. Een aannemelijker scenario is dat de term op ondoordachte wijze in de definitie is geslopen door een gebrek aan adequate afweging bij het opstellen van het Internationaal Zeerechtverdrag, waardoor er dus niet te veel aandacht aan moet worden besteed en het begrip volgens zijn gangbare taalkundige betekenis kan worden geïnterpreteerd. Er was ook nog wat verwarring omtrent een ander aspect: de specifieke bewoording ('*any illegal acts of violence or detention*') spreekt immers over onwettige daden in het meervoud, waardoor sommigen meenden dat er meer dan één dergelijke handeling vereist was, maar aangezien in de rest van de definitie wordt overgeschakeld op de enkelvoudsvorm lijkt één onwettige daad zeker te volstaan.¹⁶¹
- 2) Het moet een **daad van geweld, aanhouding of plundering** betreffen. Er wordt geen precieze omschrijving gegeven van deze daden, maar het geweld kan zowel tegen personen als tegen goederen aan boord gepleegd worden.¹⁶² Het wordt algemeen aangenomen dat daden als ontvoering, gijzeling, diefstal met geweld en kaping onder de begripsomschrijving vallen.¹⁶³ Bedreigingen, sabotage of het plaatsen van schadelijke objecten aan boord van een schip beantwoorden dan weer niet aan de definitie.
- 3) De daad moet gepleegd zijn **door de bemanning of de passagiers van een particulier schip of luchtvaartuig**. In principe kunnen oorlogsschepen of schepen en luchtvaartuigen in overheidsdienst zich dus niet schuldig maken aan piraterij: aangezien er andere internationaalrechtelijke concepten zijn om illegale daden binnen de context van staatsoperaties te beteugelen, zijn de piraterijbepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag enkel gericht op private individuen.¹⁶⁴ Slechts indien men te maken heeft gekregen met mouterij en het schip overmeesterd werd, kan ook de bemanning van een

¹⁵⁸ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 280; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 846; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18.

¹⁵⁹ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 846; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18.

¹⁶⁰ *Infra* V.2.8.

¹⁶¹ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 846.

¹⁶² Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 280; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 379; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18.

¹⁶³ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18; R. C. MASON, "Piracy: A Legal Definition", *Congressional Research Service*, 13 december 2010.

¹⁶⁴ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 280; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 19; J. D. PEPETTI, "Building the Global Maritime Security Network: a Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", *Naval Law Review* 2008, 73.

oorlogsschip of een schip in overheidsdienst daden van piraterij stellen, omdat het vanaf dan zijn karakter van overheidsschip verliest en geassimileerd wordt met een particulier schip.¹⁶⁵ De bemanningsleden die tot de muiten zijn overgegaan, kunnen zo aan de hand van de piraterijbepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag door gelijk welke staat vervolgd worden. Het lijkt op het eerste zicht irrelevant, maar ook aanvallen met luchtvaartuigen kunnen als piraterij worden aangemerkt, indien aan de overige voorwaarden wordt voldaan. Als piraten dus zouden besluiten om hun *modus operandi* te wijzigen door ook helikopters in te zetten, valt dit nog steeds onder de piraterijdefinitie en blijft het daaraan gekoppeld regime gelden.

- 4) De daad moet **voor persoonlijke doeleinden** gesteld zijn.¹⁶⁶ Dit verwijst naar de private belangen van een individu of een kleine groep.¹⁶⁷ Sommigen zijn ervan overtuigd dat er sprake moet zijn van een financieel voordeel, via de opbrengst van gestolen goederen of het losgeld dat voor de gijzelaars wordt verkregen, maar dit klopt niet. Persoonlijke doeleinden worden immers veel ruimer geïnterpreteerd: in de moderne piraterij zal winstbejag inderdaad het voornaamste motief zijn, maar ook handelingen die worden ingegeven door haat- of wraakgevoelens voldoen perfect aan deze voorwaarde. Politiek gemotiveerde handelingen lijken dan weer uitgesloten door deze vereiste¹⁶⁸, al blijkt men soms van een zeer brede, soepele interpretatie uit te gaan.¹⁶⁹ Het is in elk geval de meest dubbelzinnige

¹⁶⁵ Zie artikel 102 LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 282; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 849; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 19; R. C. BECKMAN, "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism" in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN en P. LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Florida, Auerbach Publications, 2009, 188.

¹⁶⁶ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 280; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 379; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 846-847; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73.

¹⁶⁷ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18; R. C. BECKMAN, "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism" in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN en P. LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Florida, Auerbach Publications, 2009, 188.

¹⁶⁸ Dit werd bevestigd in de *Santa Maria*-zaak van 1961, waarbij een Portugees schip werd gekaapt door politieke dissidenten als aanklacht tegen het dictatoriaal regime in Portugal. De daden werden niet als piraterij beschouwd, aangezien ze duidelijk voor politieke doeleinden werden gepleegd (zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 280; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 379-380; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 172-173; L. C. GREEN, "The Santa Maria: Rebels or Pirates?", *British Year Book of International Law* 1961, 496-505; C. GOYARD, "L'affaire du Santa Maria", *Revue Générale de Droit International Public* 1962, 123-142).

¹⁶⁹ Zo bevestigde het Hof van Cassatie in de *Sirius*-zaak (*Castle John v. NV Mabeco*) een arrest van het Antwerpse Hof van Beroep, waarin werd geoordeeld dat het tegenwerken van enkele Belgische dumpingschepen door een *Greenpeace*-schip piraterij uitmaakte. Het Hof van Cassatie redeneerde dat het om een daad voor persoonlijke doeleinden ging, aangezien handelingen gesteld om een eigen standpunt tegenover een probleem kracht bij te zetten (ondanks het politieke aspect dat daaraan vast kan hangen) als handelingen voor persoonlijke doeleinden gekwalificeerd blijven indien ze niet gericht zijn tegen een staat of het regime. De vervulling van het maatschappelijk doel van de vereniging werd door het Hof dus bestempeld als een handeling gepleegd voor persoonlijke doeleinden. Een recentere gelijkaardige zaak betreft *Institute of Cetacean Research (Japan) v. Sea Shepherd Conservation Society*, waarbij aanvallen van actievoerders tegen Japanse schepen en hun bemanning, die zogenaamd wetenschappelijk onderzoek op walvissen uitvoerden in de Zuidelijke Oceaan, begin 2013 werden beoordeeld door het *United States Court of Appeals*. Er werd beslist dat handelingen voor private doeleinden ook daden kunnen inhouden die op basis van morele of filosofische overwegingen werden

voorwaarde, aangezien de motieven moeilijk te achterhalen zijn en afhankelijk zijn van de subjectieve beoordeling van de daders, en zorgde voor heel wat onzekerheid en discussies.¹⁷⁰

De twee voornaamste interpretaties voorzien in een verschillende opdeling: private vs. politieke daden of private vs. publieke daden.¹⁷¹ Volgens de eerste visie, die duidelijk het grootste draagvlak geniet, worden politiek of ideologisch gemotiveerde of geïnspireerde handelingen uitgesloten, waardoor terrorisme en gewelddadig activisme op zee niet als piraterij kunnen worden bestempeld. De tweede visie, waarin de notie 'privaat' ('*for private ends*') als tegenhanger van 'publiek' wordt aangemerkt, is de meest pragmatische en sluit praktische problemen uit, aangezien de achterliggende motivatie van de daders dan irrelevant is: indien de daad niet toe te schrijven valt aan (of toegestaan werd door) een staat, wordt die geacht voor persoonlijke doeleinden te zijn gepleegd. Aanhangers van deze visie vinden steun in artikel 102 *LOSC*, waarin gesteld wordt dat oorlogs- of overheidsschepen in principe niet als piratenschepen kunnen worden bestempeld¹⁷², maar dit lijkt iets te kortzichtig: net omdat in de piraterijdefinitie reeds expliciet wordt gesteld dat de daden gepleegd moeten worden door de bemanning of de passagiers van een particulier schip of luchtvaartuig, is het onwaarschijnlijk dat deze voorwaarde nog eens grotendeels herhaald wordt in de vereiste van persoonlijke doeleinden, die meer naar de onderliggende motieven van de daders lijkt te peilen. De eerste interpretatie, die politiek of ideologisch gemotiveerde daden uitsluit van het piraterijbegrip, lijkt dus de juiste te zijn, ondanks de moeilijkheden die er in de praktijk mee gepaard kunnen gaan en de beperkte, genuanceerde rechtspraak die deze visie blijkt tegen te spreken. Een controversieel punt betreft ook de acties van opstandelingen: wanneer deze niet als oorlogvoerende partij worden aangemerkt, kunnen hun daden nog steeds als piraterij worden gekwalificeerd, maar dit zal meestal niet het geval zijn indien enkel wordt opgetreden tegen schepen of luchtvaartuigen van de staat waartegen de opstand wordt gevoerd.¹⁷³

- 5) De daad moet gericht zijn **tegen een ander schip of luchtvaartuig** of de personen of goederen aan boord ervan.¹⁷⁴ Acties van de bemanning of passagiers tegen het eigen schip kunnen bijgevolg nooit als piraterij worden aangemerkt. Aanvallen die vanop land of vanuit het water gelanceerd worden, vallen eveneens uit de boot, aangezien er steeds twee

gesteld, zoals de milieuacties van *Sea Shepherd*. Het feit dat de daders ervan overtuigd zijn dat ze het algemeen belang dienen, resulteert niet noodzakelijk in publieke doeleinden, aldus de Amerikaanse rechter (zie Antwerpen 19 juli 1985, *TBH* 1987, 18; Cass. 19 december 1986, *Pas.* 1987, I, 497; *Institute of Cetacean Research et. al. v. Sea Shepherd Conservation Society et. al.*, United States Court of Appeals 25 februari 2013, 725 F.3d 940 (9th Cir. 2013); E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 280; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 380-381; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 847).

¹⁷⁰ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 379-381; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 280; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 847; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18-19.

¹⁷¹ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 847.

¹⁷² Zie artikel 102 *LOSC*.

¹⁷³ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 280; G. TELFER, "Maritime Insurgency and the Law of the Sea: An Analysis Using the Doctrine of Distress", *San Diego Law Review* 1983, 625-657.

¹⁷⁴ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 281; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 381; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 848; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 21-22; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73.

schepen betrokken dienen te zijn.¹⁷⁵ Het moet wel opgemerkt worden dat het belaagde schip geen privaat schip of luchtvaartuig dient te zijn: aanvallen tegen oorlogsschepen kunnen dus ook als piraterij worden beschouwd.¹⁷⁶ Er wordt evenmin iets bepaald omtrent de omvang, waaruit kan worden afgeleid dat dit irrelevant is en piraterij ook gericht kan zijn tegen kleine pleziervaartuigen. Ondanks het gebrek aan een definitie van het begrip 'schip' in het Internationaal Zeerechtverdrag, kunnen vaste objecten of platformen, onderzeese kabels en pijpleidingen wel onmogelijk als schepen worden gekwalificeerd in de zin van artikel 101 LOSC, waardoor aanvallen tegen boorplatformen of andere artificiële constructies op zee niet als piraterij kunnen worden gezien en hetzelfde geldt voor aanvallen die vanop dergelijke constructies worden ingezet.¹⁷⁷

- 6) De daad moet begaan zijn **op volle zee of op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige staat valt**.¹⁷⁸ Juridisch gezien is piraterij dus niet mogelijk in de binnenwateren of territoriale zee van een staat, waar de kuststaat over exclusieve rechtsbevoegdheid beschikt en schepen van andere staten slechts een recht van onschuldige doorvaart genieten.¹⁷⁹ Er bestond wat discussie omtrent de omschrijving van een 'plaats die buiten de rechtsmacht van enige staat valt' (*'place outside the jurisdiction of any State'*), aangezien sommigen meenden dat er binnen de context van piraterij, gelet op de universele jurisdictie, geen enkel gebied vrij is van enige rechtsmacht.¹⁸⁰ Dit betreft echter een kromme redenering, aangezien de zogenaamde universele jurisdictie, die nooit als dusdanig wordt geformuleerd in het Internationaal Zeerechtverdrag, net de volle zee en 'plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige staat vallen' als territoriaal toepassingsgebied aanduidt.¹⁸¹ Daarnaast probeerden sommigen ook de territoriale zee van Somalië, dat als gefaalde staat werd beschouwd en niet over een functionerende regering beschikte, onder dit begrip te plaatsen, maar deze redenering kan allerminst gevolgd worden, omdat het al dan niet bestaan van een effectieve regering geen effect heeft op de territoriale soevereiniteit van de staat.¹⁸² Aan deze bedenkingen moet dus niet al te veel aandacht besteed worden: het wordt algemeen aangenomen dat 'plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige staat vallen' onder meer onbewoonde of onontdekte eilanden die als *terra nullius* worden beschouwd, kusten van

¹⁷⁵ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 21.

¹⁷⁶ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 848.

¹⁷⁷ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 848; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 21.

¹⁷⁸ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 381; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 281; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 847-848; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 19-20; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 64-65; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 43-44.

¹⁷⁹ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 281; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 95; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 19; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 64-65 en 73; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 44.

¹⁸⁰ Zie L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 52.

¹⁸¹ Zie artikels 101 en 105 LOSC.

¹⁸² *Infra* II.1.3.1.2.

onbezette gebieden en (bepaalde delen van) Antarctica behelzen¹⁸³, maar de bepaling wordt in de praktijk bijna nooit gebruikt.¹⁸⁴

Pogingen of dreigingen tot het plegen van piraterijdelicten, die uiteindelijk geen gevolg krijgen en dus niet veruitwendigd worden door daden die volgens de definitie als piraterij kunnen worden aangemerkt, vallen niet onder de bepaling van artikel 101 LOSC en kunnen bijgevolg niet betoeteld worden.¹⁸⁵ Voor de rest lijkt men wel uit te gaan van een zeer flexibele begripsomschrijving: gevallen van mededaderschap, medeplichtigheid of samenzwering worden gelijkgesteld met piraterij, aangezien iedere vrijwillige deelname in het gebruik van een schip, wetende dat het een piratenschip betreft (artikel 101 (b) LOSC), of het aanmoedigen of intentioneel faciliteren van piraterijdelicten (artikel 101 (c) LOSC) ook op zeeroof neerkomt.¹⁸⁶ Als de daad voldoet aan de voorwaarden van artikel 101 (a) LOSC, kan een individu die slechts na het plegen ervan op het toneel verschijnt ook vervolgd worden voor het verlenen van zijn medewerking en dit is tevens het geval bij het stellen van louter voorbereidende handelingen.¹⁸⁷ Dit zorgt ervoor dat staten reeds in een vroeg stadium op preventieve wijze kunnen ingrijpen en vormt bijgevolg de basis voor brede piraterijbestrijdingsmandaten.¹⁸⁸ Belangrijk om op te merken is ook dat er bij deze handelingen niet wordt vereist dat ze op volle zee moeten plaatsvinden: het aanmoedigen of intentioneel faciliteren dient zelfs niet aan boord van een schip te gebeuren, waardoor het in principe ook van toepassing is op planning, financiering en ondersteuning van piraterijactiviteiten aan land ('dry land piracy').¹⁸⁹

¹⁸³ Zie o.a. E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 281; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 52.

¹⁸⁴ Sommigen merken bijvoorbeeld op dat nagenoeg alle beschikbare eilanden reeds geclaimd zijn en dat het dus zou moeten gaan om gloednieuwe vulkanische eilanden die uit de zee zijn opgerezen en zich buiten het grondgebied van een staat bevinden (zie L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 52).

¹⁸⁵ Tijdens de eerste *United Nations Conference on the Law of The Sea* in 1958 diende het Verenigd Koninkrijk een voorstel in om ook pogingen in de piraterijdefinitie op te nemen, maar dit werd afgewezen (zie Official records of the UN Conference on the Law of the Sea (24 februari – 27 april 1958), *UN Doc. A/CONF.13/40* (1958), vol. I, 84; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 379; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 23; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73; E. C. STILES, "Reforming Current International Law to Combat Modern Sea Piracy", *Suffolk Transnational Law Review* 2004, 310; contra E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 308).

¹⁸⁶ Zie artikel 101, (b) en (c) LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 281; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 848-849.

¹⁸⁷ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 22-23.

¹⁸⁸ Het mandaat van EUNAVFOR – Operatie Atalanta strekt zich bijvoorbeeld uit tot het nemen van 'necessary measures, including the use of force, to deter, **prevent** and intervene in order to bring to an end acts of piracy' en houdt ook bevoegdheden in 'to arrest, detain and transfer persons suspected of **intending** to commit, committing or having committed acts of piracy' (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 848-849).

¹⁸⁹ Hoewel de daden van leidinggevende figuren en financiers in principe onder het aanmoedigen of intentioneel faciliteren ('any act of inciting or of intentionally facilitating') van piraterij vallen en op die manier betoeteld kunnen worden, kan het gebrek aan gedetailleerdere bepalingen omtrent dergelijke handelingen als een lacune beschouwd worden. Nu lijkt het slechts een voetnoot bij de algemene piraterijdefinitie, terwijl het in werkelijkheid een cruciale problematiek vormt. Specifieke provisies die dieper ingaan op de strafbare handelingen van piratenkopstukken en -financiers zouden niet alleen voor een duidelijkere, concretere rechtsbasis zorgen, maar zouden deze kwestie ook wat meer onder de aandacht brengen.

Met het oog op artikel 101 (b) *LOSC* is de definitie van een piratenschap cruciaal. Een vaartuig wordt als piratenschap aangemerkt in twee gevallen: indien het werd gebruikt om piraterijdaan overeenkomstig artikel 101 *LOSC* te stellen, zolang de schuldige personen er nog de controle over hebben, of als het bestemd is om voor dergelijke daan te worden gebruikt door de personen die er de feitelijke macht over uitoefenen.¹⁹⁰ Er vloeien wel enkele juridisch-technische problemen voort uit deze omschrijving: zo dient er vooreerst al opgemerkt te worden dat de verwijzing deels circulair is, aangezien het naar artikel 101 *LOSC* in zijn geheel refereert en dus ook naar artikel 101 (b) *LOSC*, dat participatie in de operatie van een piratenschap vereist.¹⁹¹ Verder dient ook vastgesteld te worden dat de verwijzing naar artikel 101 *LOSC* in zijn geheel ervoor zorgt dat in principe ook schepen die in territoriale of interne wateren gebruikt werden of bestemd worden voor het aanmoedigen of intentioneel faciliteren van piraterij (artikel 101 (c) *LOSC*), waaraan geen specifiek ruimtelijk toepassingsgebied gekoppeld is, als piratenschepen kunnen worden aangemerkt en aangehouden kunnen worden wanneer deze zich later op volle zee bevinden.¹⁹² Stellen schepen in de territoriale zee of interne wateren echter daan die gelijkaardig zijn aan de beschreven handelingen in artikel 101 (a) *LOSC*, dat de kerndefinitie van piraterij (op volle zee of op een plaats buiten de rechtsmacht van enige staat) bevat, dan geldt deze stelling niet, wat toch wel aanleiding geeft tot een vreemde anomalie. Beide kwesties zouden vermeden kunnen worden door de verwijzing in artikel 103 *LOSC*, dat de term '*pirate ship*' definieert, te limiteren tot de handelingen beschreven in artikel 101 (a) *LOSC* en het is een raadsel waarom dit niet zo ingeschreven staat in het verdrag, aangezien artikel 4 van de *Harvard Draft Convention on Piracy* wel daartoe beperkt werd.¹⁹³ De *ILC* breidde de verwijzing uit naar het volledige artikel, maar gaf geen enkele verklaring voor deze nefaste zet. Het is in elk geval duidelijk dat het niet voeren van een vlag niet volstaat om een schip als piratenschap te beschouwen en een piratenschap verliest bovendien niet *ipso facto* zijn nationaliteit, aangezien elke staat zelf beslist over het behoud en het verlies daarvan.¹⁹⁴

1.3 Tekortkomingen en problematische aspecten

1.3.1 Vereiste volle zee

1.3.1.1 Algemeen

De definitie van artikel 101 *LOSC* is onmiskenbaar het resultaat van een compromis en mist daardoor de nodige duidelijkheid en volledigheid: de onzorgvuldigheden van de piraterijdefinitie, die letterlijk werd overgenomen uit het Verdrag voor de Volle Zee, vloeien voort uit een zekere terughoudendheid om op diepgaande wijze te reflecteren over de problematiek en een eigentijds regime te creëren.¹⁹⁵ Verschillende gebruikte termen of vooropgestelde voorwaarden, die cruciaal blijken te zijn voor de draagwijdte van de bepaling en dus de kwalificatie als piraterij, worden niet afdoende verklaard, waardoor er uiteenlopende interpretaties circuleren, of blijken zeer

¹⁹⁰ Zie artikel 103 *LOSC*; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 381; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 282; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 849-850; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 23-24.

¹⁹¹ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 849.

¹⁹² Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 850.

¹⁹³ Zie HARVARD LAW SCHOOL, "Research in International Law, Codification of International Law: Draft Convention on Piracy, with Comments", *American Journal of International Law* 1932, 749, artikel 4.

¹⁹⁴ Zie artikel 104 *LOSC*; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 250 en 282.

¹⁹⁵ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 843.

problematisch en onaangepast aan de moderne technieken van hedendaagse piraterij, wat efficiënte bestrijding ernstig bemoeilijkt.¹⁹⁶ De meest in het oog springende, maar weliswaar logische beperking van de vermelde begripsomschrijving, is de verwijzing naar de volle zee of een plaats die buiten de rechtsmacht van enige staat valt.¹⁹⁷ Daardoor vallen immers heel wat incidenten, die men op het eerste zicht als gevallen van piraterij zou bestempelen, juridisch niet als zeeroof aan te merken: moderne piraten opereren vaak dicht bij de kust, waardoor artikel 101 LOSC en de aan deze definitie gekoppelde regels niet van toepassing zijn en de problematiek niet adequaat bestreden kan worden.¹⁹⁸

De beperking manifesteert zich zeer duidelijk in Zuidoost-Azië en de Golf van Guinee, waar de piraterijaanvallen voornamelijk plaatsvinden in de territoriale of interne wateren van de kuststaten.¹⁹⁹ In tegenstelling tot de universele jurisdictie die wordt toegekend in geval van piraterij op volle zee, komt de bevoegdheid om bestrijdingsmaatregelen te nemen tegen dergelijke incidenten in principe enkel toe aan de staat die jurisdictie uitoefent over de wateren waarin het plaatsvindt.²⁰⁰ Gelet op de territoriale soevereiniteit en de piraterijdefinitie van artikel 101 LOSC, wordt piraterij in de territoriale zee immers beschouwd als de verantwoordelijkheid van de kuststaten, maar die kunnen het probleem helaas niet altijd de baas.²⁰¹ Derde landen die hulp willen bieden aan de getroffen landen kunnen bijgevolg niet meer doen dan de internationale wateren

¹⁹⁶ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 850; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 24; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72-74.

¹⁹⁷ Zie R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 82-83; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 97; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91; D. GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, 42-45; J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 119-138; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 19-20; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73; B. H. BRITTIN, "The Law of Piracy: Does it meet the present and potential challenges?" in E. ELLEN (ed.), *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, 165; P. A. BUHLER, "New struggle with an old menace: towards a revised definition of maritime piracy", *Currents: International Trade Law Journal* 1999, 61-70; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 180; D. DOBY, "Piracy 'Jure Gentium': the Jurisdictional Conflict of the High Seas and Territorial Waters", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 560-580; B. H. DUBNER en K. GREENE, "On the creation of a new legal regime to try sea pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 439-463; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 43-47.

¹⁹⁸ Tijdens het onderhandelingsproces van het Internationaal Zeerechtverdrag pleitten sommigen weliswaar voor een hervorming van de piraterijdefinitie, door 'on the high seas' te vervangen door 'anywhere in the ocean space', maar daar kwam uiteindelijk niets van in huis (zie M. H. NORDQUIST, S. N. NANDAN en S. ROSENNE (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary – Volume III*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, 198-199; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 44).

¹⁹⁹ Rond de Hoorn van Afrika, waar de aanwezigheid van oorlogsschepen de piraten tot 700 mijl van de kustlijn doet wijken en aanvallen op koopvaardischepen dus veelal buiten de territoriale zee plaatsvinden, laat deze beperking zich minder voelen en beantwoordt de internationaalrechtelijke definitie beter aan de concrete piraterijactiviteiten (zie o.a. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2011 (1 maart 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.180* (2012), Annex 2, 1-2).

²⁰⁰ Zie artikel 2 en 3 LOSC.

²⁰¹ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 854; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 20-21; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 44-45.

patrouilleren, de betrokken landen ondersteunen of het uitwerken van een coherente strategie stimuleren. Achtervolgingen moeten in principe ook afgeblazen worden wanneer piraten de territoriale zee van een andere staat bereiken, tenzij de kuststaat toestemming verleent.²⁰²

1.3.1.2 Resolutie 1816

De beperkte begripsomschrijving zorgt duidelijk voor problematische situaties in de strijd tegen moderne piraterij, aangezien de tussenkomst van buitenlandse strijdkrachten in de territoriale zee van een andere staat in principe wordt uitgesloten. De stijgende impact van de Somalische piraterij op de globale handel resulteerde echter in ongeziene bereidwilligheid van de internationale gemeenschap, die de problematiek wou bestrijden via de inzet van een multinationale antipiraterijvloot: Resolutie 1816 van de VN-Veiligheidsraad, de eerste resolutie inzake piraterij die op hoofdstuk VII werd gebaseerd en dus bindend is voor alle VN-lidstaten, voorzag in een *ad hoc*-oplossing, waardoor men onder bepaalde voorwaarden en op basis van de door de Somalische regering verkregen instemming ook de Somalische territoriale zee kan betreden en '*all necessary means*' ter bestrijding van piraterij en *armed robbery against ships* kan nemen.²⁰³ Ondanks deze sterke bewoordingen, spreekt het uiteraard vanzelf dat de handelingen moeten overeenstemmen met de acties die toegestaan zijn op volle zee: de handhavingsbevoegdheden kunnen niet verder gaan dan degene die in artikel 105 en 110 LOSC zijn beschreven.²⁰⁴ Dit wordt ook expliciet bevestigd in de resolutie, die stelt dat de bevoegdheden moeten worden uitgeoefend '*in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law*' en er voortdurend op hamert dat het Internationaal Zeerechtverdrag het toepasselijk internationaalrechtelijk kader vormt.²⁰⁵

Het internationaalrechtelijk piraterijregime, dat in principe enkel op volle zee geldt, kon zo dus ook in Somalische territoriale zee toegepast worden en *hot pursuit* richting deze zone werd toegestaan.²⁰⁶ Op dezelfde wijze zouden regionale overeenkomsten kunnen voorzien in een variatie op de principiële jurisdictieregeling, waardoor de betrokken landen kunnen opereren in wateren die normaal onder de nationale bevoegdheid van een andere staat vallen.²⁰⁷ Artikel 311, §3 LOSC

²⁰² Zie V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73.

²⁰³ Zie Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 369-370 en 854; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91-93; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 20-21; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 70-79; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 70 en 73; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 110-111; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 302-305; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 90-93; D. GUILFOYLE, "Piracy Off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", *International and Comparative Law Quarterly* 2008, 690-699; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 45-46.

²⁰⁴ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 854; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 111; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 20.

²⁰⁵ Zie Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008), 1 en 3.

²⁰⁶ Zie L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 111.

²⁰⁷ Naast het dulden van buitenlandse oorlogsschepen, kan er als uitzondering op de exclusieve jurisdictie van de kuststaat ook worden toegestemd in gemeenschappelijke patrouilles: zo riepen Nigeria en Benin in 2011 *Operation Prosperity* in het leven, waarbij voorzien werd in gezamenlijke patrouilles door schepen van beide naties voor de kust van Benin om wijdverspreide *armed robbery against ships* een halt toe te roepen (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 854; *infra* IV.3.2.5).

voorziet immers in de mogelijkheid om op wederkerige basis af te wijken van bepaalde aspecten van het verdrag door middel van een overeenkomst tussen twee of meerdere staten, wat een troef kan zijn in de door piraterij geteisterde gebieden.²⁰⁸ Het beperkt territoriaal toepassingsgebied van de piraterijdefinitie lijkt in dat opzicht dus geen zo'n significant probleem te vormen, aangezien de toestemming van de kuststaat een oplossing kan bieden, maar de betrokken staten dragen hun nationale soevereiniteit en het internationaalrechtelijk principe van non-interventie vaak hoog in het vaandel en zijn dus zelden geneigd om oorlogsschepen van derde landen in hun territoriale zee toe te laten.²⁰⁹

Er dient opgemerkt te worden dat er vanuit verschillende hoeken kritiek kwam op Resolutie 1816, aangezien men bezorgd was dat dit aanleiding zou geven tot wijzigingen van het Internationaal Zeerechtverdrag of het internationaal gewoonterecht.²¹⁰ Tijdens de ontwikkeling van de resolutie werden echter de nodige garanties ingebouwd, die verzekerden dat het principieel territoriaal toepassingsgebied van het piraterijregime niet aangepast zou worden: Resolutie 1816 en de navolgende resoluties van de VN-Veiligheidsraad waren zowel *ratione temporis* als *ratione loci* gelimiteerd, werden op aanvraag en met toestemming van Somalië doorgevoerd en er werd duidelijk benadrukt dat ze niet als basis konden dienen voor de aanpassing van bestaande verdragen of de ontwikkeling van internationaal gewoonterecht.²¹¹ Dit standpunt reflecteert duidelijk het delicaat karakter van mogelijke inperkingen op de soevereiniteit van de kuststaat en de lage bereidwilligheid om te tornen aan het Internationaal Zeerechtverdrag, dat een subtiel evenwicht creëert tussen de exclusieve jurisdictie van de vlaggenstaat en de beperkte uitzonderingen om bepaalde maritieme misdaadfenomenen te bestrijden.²¹²

De VN-Veiligheidsraad was voorzichtig in Resolutie 1816 door te benadrukken dat de verregaande maatregelen gerechtvaardigd zijn door de specifieke context: de piraterij- en *armed robbery*-incidenten in de Somalische territoriale zee en de omliggende volle zee deden de situatie in Somalië, die een bedreiging voor de internationale vrede en veiligheid in de regio bleef vormen, escaleren.²¹³ Het is belangrijk om op te merken dat piraterij als dusdanig niet als een bedreiging voor de internationale vrede en veiligheid ('*threat to international peace and security*') en dus een rechtvaardiging voor het optreden onder hoofdstuk VII van het VN-Handvest werd beschouwd, maar enkel binnen die uitzonderlijke omstandigheden als een risicofactor werd aangemerkt, waardoor

²⁰⁸ Zie artikel 311, §3 LOSC.

²⁰⁹ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 864; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 45.

²¹⁰ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 94; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 20-21; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 46-47.

²¹¹ Zie Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008), 3; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 369-370 en 864; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 94; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 20-21; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 46.

²¹² Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 864; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 20-21; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 46-47.

²¹³ Zie Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008), 2-3; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 369-370 en 854; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 46.

mogelijke kritiek omtrent de vermeende willekeurige toepassing van het concept ontweken werd.²¹⁴ Het gebrek aan effectief bestuur in Somalië was het cruciaal element: de VN-Veiligheidsraad benadrukte de crisissituatie in Somalië en het daaruit voortvloeiend onvermogen van de *Transitional Federal Government* om piraten aan te houden en hun kustwateren te patrouilleren en beveiligen.²¹⁵ Doordat de *Transitional Federal Government*, die op dat moment de Somalische staat vertegenwoordigde, om hulp verzocht en akkoord ging met deze inperking, betroffen de maatregelen geen inbreuk op de territoriale soevereiniteit en het non-interventiebeginsel.²¹⁶ De lidstaten werden tevens aangemaand om ervoor te zorgen dat de overeenkomstig Resolutie 1816 ondernomen acties er niet toe leiden dat het recht op onschuldige doorvaart van derde landen wordt ontzegd of belemmerd.

De inhoud van de resoluties wijst er duidelijk op dat de leden van de VN-Veiligheidsraad geenszins de bedoeling hadden om bij te dragen aan een praktijk die het heersend internationaal gewoonterecht zou wijzigen, maar het kan niet ontkend worden dat het een delicate situatie betreft: indien er nog gelijkaardige resoluties zouden worden uitgevaardigd die dergelijke maatregelen toelaten in andere contexten, ligt een uitbreiding van het internationaalrechtelijk piraterijregime niet zo veraf.²¹⁷ De beperking tot de volle zee is logisch, gelet op de exclusieve jurisdictie van de kuststaat binnen zijn territoriale zee en de veronderstelling dat deze zonder internationale inmenging zijn handhavingsbevoegdheden uitoefent in die zone, maar wanneer effectieve overheidscontrole ontbreekt, wordt deze premisse betwistbaar. Het lijkt er volgens sommigen dan ook steeds meer op dat het toegestaan is dat andere staten de in artikel 105 LOSC toegekende bevoegdheden uitoefenen in de territoriale zee van kuststaten die niet over een effectieve overheid beschikken, aangezien de soevereiniteit van de kuststaat over zijn territoriale zee voortvloeit uit zijn soevereiniteit over het land: indien die volledig afwezig is, is er dus geen sprake van territoriale zee en geldt daar bijgevolg het regime van de volle zee.²¹⁸

²¹⁴ “The long term delay in the settlement of the Somali issue is posing a serious threat to international peace and security, while the rampant piracy off the Somali coast has worsened the security situation in Somalia” (zie Conclusions 6046th meeting of the Security Council of the United Nations (16 februari 2008), *UN Doc. S/PV.6046* (2008), 5; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 91-92; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 46).

²¹⁵ Dit werd duidelijk gestipuleerd in Resolutie 1816 en werd tot en met 2011 steeds als vaste paragraaf herhaald in de preambule van de daaropvolgende resoluties. In 2012 liet Resolutie 2077 deze paragraaf echter vallen en werd er enkel nog melding gemaakt van de aanhoudende instabiliteit in Somalië. Vanaf dan begon de situatie immers te veranderen en werd een nieuwe regering gevormd, die de voormalige *Transitional Federal Government* verving. Resolutie 2077, die net als de navolgende resoluties nog steeds in de machtiging voorzag om in de Somalische territoriale zee te opereren, benadrukte voor het eerst de primaire verantwoordelijkheid van Somalië en verwees naar de rechten en plichten die de Somalische autoriteiten dragen als kuststaat (zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); Resolutie 1897 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 november 2009), *UN Doc. S/RES/1897* (2009); Resolutie 1950 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 november 2010), *UN Doc. S/RES/1950* (2010); Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011); Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012); T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 95).

²¹⁶ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 20-21.

²¹⁷ Zie T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 94.

²¹⁸ Zie T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 95-96.

Bovenvermelde argumentatie impliceert niet onmiddellijk een wijziging van het internationaal gewoonterecht en conflicteert niet noodzakelijk met het Internationaal Zeerechtverdrag: het wordt eerder beschouwd als een verklarende interpretatie, die stelt dat de volle zee, waar de handhavingsbevoegdheden met betrekking tot piraterij gesteld kunnen worden, moet worden gezien als elke plaats op zee waar geen effectieve soevereiniteit wordt uitgeoefend door een staat, en sommigen menen zelfs dat dergelijke gebieden als 'plaatsen buiten de rechtsmacht van enige staat' moeten worden aangemerkt.²¹⁹ In de VN-resoluties wordt de ingrijpende uitzondering op de algemene principes gebaseerd op hoofdstuk VII van het VN-Handvest en de toestemming van Somalië, dat zelf vragende partij was.²²⁰ Elk van beide argumenten vormt een toereikende rechtsgrond, maar critici zijn dus van mening dat de resoluties eigenlijk niet nodig waren om acties van derde landen in de Somalische territoriale zee toe te laten, gelet op de bovenvermelde theorieën: men stelt dat de Somalische overheid een fictie betreft, die weliswaar door de meeste staten geaccepteerd wordt en via de VN-resoluties in werkelijkheid wordt omgezet, waardoor politieke overwegingen smeekten om een diplomatische oplossing met een dubbele rechtsbasis.²²¹ Deze redeneringen kunnen niet gevolgd worden, maar vanuit juridisch oogpunt zou het hoe dan ook interessant zijn om te zien hoe de internationale gemeenschap reageert op een gelijkaardige situatie, waarbij intense piraterijactiviteiten ontplooid worden in de territoriale zee van een staat zonder effectieve overheid.

1.3.1.3 EEZ?

Hoewel het in de praktijk nooit een groot probleem heeft gevormd, bestond er ook enige onduidelijkheid en discussie omtrent incidenten in de exclusieve economische zone, die na de (sinds het Verdrag voor de Volle Zee van 1958 onaangeroerde) begripsomschrijving van piraterij werd ingevoerd.²²² Er wordt over het algemeen aangenomen dat daden in de EEZ ook onder de piraterijdefinitie vallen, aangezien de EEZ traditioneel deel uitmaakte van de volle zee en een corresponderende bepaling in artikel 58, §2 LOSC stelt dat artikels 88 tot 115 LOSC, die de verdragsbepalingen inzake de volle zee en piraterij omvatten, ook op de EEZ van toepassing zijn, in zoverre ze niet onverenigbaar zijn met de verdragsprovisies met betrekking tot de EEZ.²²³ Gelet op de

²¹⁹ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 96.

²²⁰ Zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); Resolutie 1897 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 november 2009), *UN Doc. S/RES/1897* (2009).

²²¹ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 96-97.

²²² Zie J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 122; R. VILLAR, *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 60-61; R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knives: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 363.

²²³ Zie artikel 58, §2 LOSC; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 381; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 227; R. CHURCHILL, "The piracy provisions of the UN Convention on the Law of the Sea: fit for purpose?" in P. KOUTRAKOS en A. SKORDAS (eds.), *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, Oxford, Hart Publishing, 2014, 9-32; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 212 en 847-848; M. H. NORDQUIST, S. N. NANDAN en S. ROSENNE (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary – Volume III*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, 202; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 19; R. C. BECKMAN, "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism" in R. HERBERT-BURNS, S.

compatibiliteit van de piraterijprovisies met de bepalingen inzake de EEZ, is de overgrote meerderheid er dan ook van overtuigd dat artikel 58, §2 *LOSC* impliceert dat het internationaalrechtelijk piraterijregime ook van toepassing is in de exclusieve economische zone, een maritiem gebied waar de kuststaat weliswaar over enkele rechten beschikt, maar niet over soevereiniteit.²²⁴ Op die manier wordt piraterijbestrijding in de EEZ niet enkel overgelaten aan de kuststaat, die in die hoedanigheid in principe niet over dergelijke bevoegdheden beschikt in deze voor economische exploratie en exploitatie bestemde zone²²⁵ en net als andere staten moet terugvallen op het internationaalrechtelijk piraterijregime. De analogie is duidelijk: net als op volle zee vormt het piraterijregime een uitzondering op de exclusieve rechtsbevoegdheid van de vlaggenstaat overeenkomstig de vrijheid van de volle zee, die op de EEZ getransponeerd wordt, maar niet in gebieden onder nationale soevereiniteit aanwezig is.²²⁶ Het spreekt wel voor zich dat men bij piraterijbestrijdingsacties in de EEZ van een andere staat rekening dient te houden met de rechten van de kuststaat.²²⁷

Andere meningen lijken echter mogelijk: wie vanuit puur theoretisch oogpunt redeneert, kan aanvoeren dat de piraterijdefinitie van artikel 101 *LOSC* zeer duidelijk en restrictief is voor wat het territoriaal toepassingsgebied betreft ('op volle zee of op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige staat valt') en dat artikel 86 *LOSC*, dat een begripsomschrijving van de volle zee biedt om het desbetreffend hoofdstuk af te bakenen, de exclusieve economische zone expliciet uitsluit.²²⁸ Zoals reeds vermeld, kan dit omzeild worden via artikel 58, §2 *LOSC* en lijkt dit zeker één van de bedoelingen te zijn geweest van deze bepaling, aangezien anders geen enkele staat over jurisdictie beschikt om piraterij in de EEZ te bekampen, maar een strikte lezing van het Internationaal Zeerechtverdrag kan tot andersluidende conclusies nopen, waardoor het aanbeveling verdient om iets meer duidelijkheid te scheppen.

1.3.2 Tweeschepenvereiste

Een ander, iets minder prominent gebrek van de piraterijdefinitie betreft de voorwaarde dat de beschreven daden gericht moeten zijn tegen een ander schip of luchtvaartuig.²²⁹ Betrokkenheid van minstens twee schepen is dus vereist en daardoor vallen verschillende misdrijven, die men mits een bredere begripsomschrijving wel had kunnen vatten, buiten het toepassingsgebied.²³⁰ Hierbij dient

BATEMAN en P. LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Florida, Auerbach Publications, 2009, 189; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 65; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 43-44.

²²⁴ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 381; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 847-848; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 43-44.

²²⁵ Zie artikel 56 *LOSC*.

²²⁶ Zie artikel 58, §1 *LOSC*.

²²⁷ Zie artikel 58, §3 *LOSC*.

²²⁸ Zie artikel 86 *LOSC*.

²²⁹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 21-22; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 43.

²³⁰ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 595 en 848; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 97; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 119; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 98; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on

vooral gedacht te worden aan mouterij en kaping van schepen van binnenuit, door de aanwezige bemanning of passagiers. Een vermaard toepassingsgeval betreft de kaping door Palestijnse terroristen van het Italiaans cruiseschip *Achille Lauro* in 1985.²³¹ Door de aanwezigheid van politieke motieven en de voltrekking in de Egyptische territoriale zee was dit incident weliswaar al uitgesloten van het internationaalrechtelijk piraterijregime, maar ook de 'tweeschepenvereiste' zorgde ervoor dat de piraterijbepalingen niet konden worden toegepast. De *Santa Maria*-zaak²³² is ook een perfecte illustratie, aangezien de daders daar eveneens tot de bemanning van het gekaapte schip behoorden.²³³ Hoewel bij dergelijke gevallen meestal niet onmiddellijk de link met piraterij wordt gelegd en men niet geneigd is om het als dusdanig te kwalificeren, zijn de karakteristieken, omstandigheden en uiteindelijke gevolgen van deze daden vaak zeer vergelijkbaar en kan dus van een gemiste kans worden gesproken dat deze niet in het toepassingsgebied van artikel 101 *LOSC* zijn opgenomen.²³⁴

Velen menen dat de tweeschepenvereiste volledig overbodig is en dat er op die manier te veel aandacht wordt geschonken aan de manier waarop de daders aan boord van het aangevallen schip geraken.²³⁵ De focus zou moeten liggen op de gewelddaden die op het schip worden gepleegd, in plaats van de nadruk te leggen op de wijze waarop deze misdrijven worden ingeleid. Oorlogsschepen die toevallig in de buurt zijn en bereid zijn om in te grijpen, zouden in principe eerst moeten nagaan hoe de aanval op het schip precies heeft plaatsgevonden en worden dus verplicht om een grondige analyse van de situatie te maken, alvorens men tot de actie kan overgaan. Het vergt geen verder betoog dat dit absoluut nefast is en sommigen stellen daarom dat er op volle zee ook sprake kan zijn van piraterij indien er slechts één schip betrokken is, zich baserend op de dubbelzinnige structuur van artikel 101 *LOSC* en het feit dat de tweeschepenvereiste niet meer herhaald wordt in het tweede deel van de definitie.²³⁶ Deze interpretatie, die voornamelijk tot doel heeft om problemen in de

Maritime Piracy", 22; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 163-164; P. A. BUHLER, "New struggle with an old menace: towards a revised definition of maritime piracy", *Currents: International Trade Law Journal* 1999, 61-70; B. H. DUBNER, "On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications thereof", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2011, 71-100.

²³¹ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 281; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 381; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 848; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 22; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 66; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 50.

²³² Zie noot 168.

²³³ Zie o.a. E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 281; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 381; R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 78-82; B. PARRITT, *Violence at sea: a review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ICC, 1986, 17-26; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 104; M. HALBERSTAM, "Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law* 1988, 269-310.

²³⁴ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 22.

²³⁵ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 22; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 97-98; B. H. BRITTIN, "The Law of Piracy: Does it meet the present and potential challenges?" in E. ELLEN (ed.), *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, 160-161; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 164-165.

²³⁶ Zie o.a. S. P. MENEFFEE, "The Achille Lauro and similar incidents as piracy: two arguments" in E. ELLEN, *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 179-180.

praktijk te verhelpen, lijkt echter behoorlijk geforceerd en kent daarom weinig navolging. Het feit dat ‘interne kapingen’, zoals het *Achille Lauro*-incident, niet als piraterij gekwalificeerd kunnen worden volgens het heersend internationaal recht was één van de voornaamste beweegredenen om de *SUA Convention* aan te nemen, die verschillende misdrijven behandelt zonder de ongunstige tweeschepenvereiste.²³⁷

1.3.3 Vereiste persoonlijke doeleinden

De vereiste dat de beschreven daden gepleegd moeten worden voor persoonlijke doeleinden brengt in bepaalde situaties ook problemen en onduidelijkheid met zich mee.²³⁸ Gelet op de periode van totstandkoming van de piraterijdefinitie is het enigszins begrijpelijk dat politiek geïnspireerde daden en terroristische aanvallen buiten het toepassingsgebied werden gehouden, aangezien dit toen minder relevant of noodzakelijk leek, maar nu de dreiging van dergelijke voorvallen aanzienlijk is toegenomen en het is uitgegroeid tot een steeds actueler fenomeen, vormt het een te betreuren hiaat in de definitie.²³⁹ De grens tussen terroristische acties tegen de scheepvaart enerzijds en piraterij anderzijds is soms immers zeer dun en verwaarloosbaar, waardoor het uitsluiten van politiek gemotiveerde daden de bestrijdingsmogelijkheden van piraterij en gerelateerde misdrijven aanzienlijk beperkt: een grondige afweging van de precieze motieven van de daders is cruciaal geworden voor het aanwenden van de piraterijbepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag, aangezien identieke daden van maritiem terrorisme met exact dezelfde impact op schip en bemanning van het toepassingsgebied worden uitgesloten.²⁴⁰ De steeds hardnekkigere geruchten dat er nauwe banden zijn tussen terroristische groeperingen en piraterijorganisaties, zowel in Oost- als in West-Afrika, duiden ook op de onwenselijkheid van dit criterium.²⁴¹ Vooral de maritieme sector, die ongeacht dit (in sommige gevallen zeer artificieel) onderscheid met gelijkaardige gevolgen

²³⁷ *Infra* II.2.2.

²³⁸ Zie R. C. BECKMAN, “Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?” in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 79; A. FAKHRY, “Piracy across maritime law: is there a problem of definition?” in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 97; D. GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, 32-42; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 119; R. VILLAR, *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 60; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 18-19; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 50; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 73; P. W. BIRNIE, “Piracy: past, present and future”, *Marine Policy* 1987, 164-170; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 43.

²³⁹ Zie S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 18-19; P. W. BIRNIE, “Piracy: past, present and future”, *Marine Policy* 1987, 174-175; M. HALBERSTAM, “Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, *American Journal of International Law* 1988, 269-310; B. PARRITT, *Violence at sea: a review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ICC, 1986, 87-92.

²⁴⁰ Zie S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 18; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 50; E. O. S. ODHIAMBO, K. ONKWARE, J. KASILLY en O. M. NTABO, “Prosecuting Somalia pirates as terrorists”, *Journal of Defense Resources Management* 2011, 37-46.

²⁴¹ Zie o.a. Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 15; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 18-19; J. STEVENSON, “Jihad and Piracy in Somalia”, *Survival* 2010, 27-38.

geconfronteerd wordt, lijdt hieronder en velen vinden het absurd dat exact dezelfde handelingen anders moeten worden behandeld naargelang het motief.²⁴²

De reeds vermelde soepele interpretatie van 'private doeleinden' biedt geen soelaas, aangezien er in concrete gevallen steeds onduidelijkheid zal blijven bestaan en men net als bij de tweeschepenvereiste eerst een preliminair onderzoek zal moeten voeren alvorens men kan ingrijpen, ditmaal naar de werkelijke motieven van de daders.²⁴³ Het lijkt bovendien zeer moeilijk om na te gaan wat de precieze beweegredenen van de daders zijn en het is niet onwaarschijnlijk dat deze niet volledig eenduidig zijn: het blijft immers een schemerzone en de grens tussen politieke motieven en private doeleinden valt in de praktijk zeer moeilijk te bepalen.²⁴⁴ Het zwaartepunt van de kwalificatie van een handeling als piraterij komt zo steeds meer bij de daders zelf te liggen, die kunnen verklaren wat men wil en vaak het laatste woord hebben omtrent hun eigen drijfveren. Somalische piraten beweren bijvoorbeeld dikwijls dat hun daden ingegeven zijn door politieke overwegingen en bedoeld zijn om de natuurlijke rijkdommen van het land te beschermen of illegale visserij en afvaldumping tegen te gaan, waardoor labeling als piraterij (minstens in theorie) in het gedrang komt.²⁴⁵ Ook in de context van West-Afrikaanse piraterij kan de vereiste van persoonlijke doeleinden nog nefast blijken, aangezien Nigeriaanse piraten meer dan eens claimen dat hun acties een rechtvaardige inkomensdistributie beogen.²⁴⁶ Het mag duidelijk zijn dat deze argumenten niet altijd steek houden en dat criminele aspiraties en persoonlijk gewin over het algemeen aan de basis te liggen, maar het zou beter zijn indien dergelijke discussies vermeden kunnen worden.

1.4 Afwijkende definities

1.4.1 Begripsomschrijving International Maritime Bureau

Om de nadelen van de vrij beperkte begripsomschrijving van het Internationaal Zeerechtverdrag te vermijden, besloot het *International Maritime Bureau* een aangepaste definitie te ontwikkelen.²⁴⁷ Vooral het besef dat er heel wat incidenten plaatsvinden in gebieden onder de jurisdictie van kuststaten, leek het *International Maritime Bureau* hiertoe te bewegen. Een veel ruimere definitie van het begrip 'piraterij' was het resultaat: '*any act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capability to use force in furtherance of the act*'.²⁴⁸ Op die manier wou men enkele tekortkomingen van artikel 101 LOSC wegwerken en de kwalificatie als

²⁴² Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 50.

²⁴³ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73.

²⁴⁴ Zie o.a. V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73.

²⁴⁵ *Infra* III.1.2.

²⁴⁶ *Infra* IV.1.2.

²⁴⁷ Zie A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108; A. S. SKARIDOV, "Hostis Humani Generis" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J. N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 483-484; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 294-295.

²⁴⁸ Zie International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2008, IMB, januari 2009, 3.

piraterijaanval vereenvoudigen: eerst en vooral kunnen de beschreven misdaden ook in territoriale of interne wateren voltrokken worden en gevallen van diefstal, uitgevoerd met de bedoeling of de mogelijkheid om geweld te gebruiken, kunnen bovendien duidelijk als piraterij worden bestempeld, wat volgens een letterlijke interpretatie (en afhankelijk van de invulling van 'plundering') niet onmiddellijk het geval is bij artikel 101 *LOSC*, waar effectief geweld vereist lijkt te zijn. Een absolute voorwaarde van het plegen van de daden voor persoonlijke doeleinden of de noodzakelijke aanwezigheid van twee schepen ontbreekt eveneens. Velen beschouwen de definitie van het *International Maritime Bureau* daarom als de meest volledige, maar het is duidelijk dat deze begripsomschrijving, die uit praktische overwegingen tot stand kwam om het melden en registreren van piraterij-incidenten te faciliteren, bezwaarlijk als internationaal materieelrechtelijke definitie kan worden aangewend, aangezien de omschrijving veel te breed is en bijgevolg allerm minst bruikbaar zou zijn om de wereldwijde piraterij te bekampen.²⁴⁹ Ondertussen schakelde het *Piracy Reporting Centre* van het *International Maritime Bureau* ook al over op een combinatie van het piraterijbegrip van het Internationaal Zeerechtverdrag en *armed robbery against ships*, zoals gedefinieerd door de IMO.²⁵⁰

1.4.2 Armed robbery against ships

Ook de Internationale Maritieme Organisatie zag in dat de definitie van artikel 101 *LOSC* er niet in zou slagen om de hedendaagse piraterijproblematiek op efficiënte wijze te bestrijden. Vele concrete misdrijven kunnen immers niet onder de internationaalrechtelijke piraterijdefinitie worden gebracht, hoewel ze een wezenlijk onderdeel uitmaken van dit globaal misdaadfenomeen. In plaats van een aangepaste definitie te ontwikkelen, besloot de IMO echter om een adequate begripsomschrijving te creëren voor een nieuwe categorie van misdrijven.²⁵¹ '*Armed robbery against ships*', die 'elke illegale daad van geweld, aanhouding of plundering (of elke dreiging daartoe), gepleegd voor persoonlijke doeleinden tegen schepen (of eigendommen en personen aan boord ervan) binnen de interne, territoriale of archipelwateren van een staat' behelst, vult een belangrijke leemte op, aangezien het begrip focust op misdrijven in wateren onder de jurisdictie en soevereiniteit van staten.²⁵² Er wordt

²⁴⁹ Zie A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108-109; A. S. SKARIDOV, "Hostis Humani Generis" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J. N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 483-484.

²⁵⁰ Zie International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2017, IMB, januari 2018, 3.

²⁵¹ Zie R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 83-85; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 850-851; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 97; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 302-303; J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 135-136; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 381-382; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 97-98; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 66; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 44.

²⁵² "'Armed robbery against ships' means any of the following acts:

1. any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;

met andere woorden een tweedeling gecreëerd naargelang de plaats van de misdaad: *armed robbery against ships* vormt grofweg het equivalent van piraterij, maar dan in territoriale of interne wateren. Net als bij piraterij overeenkomstig artikel 101 LOSC wordt ook elke aanmoediging of intentionele facilitering van dergelijke daden ermee gelijkgesteld.

Het dient wel benadrukt te worden dat de IMO het begrip *armed robbery against ships* niet heeft uitgevonden: het werd immers reeds lang gebruikt in de vele VN-resoluties, maar werd toen niet vergezeld door een definitie.²⁵³ Het concept werd ondertussen ook overgenomen door andere documenten, waaronder de regionale overeenkomsten ter bestrijding van piraterij (*ReCAAP, Djibouti Code of Conduct, Yaoundé Code of Conduct*), maar de internationaalrechtelijke invulling van *armed robbery against ships*, als verzamelterm voor alle piraterijdaden die niet op volle zee of in de EEZ worden gepleegd, is niet volledig eenduidig, aangezien er naast de definitie van de IMO nog heel wat andere begripsomschrijvingen te vinden zijn, die er in meer of mindere mate van afwijken.²⁵⁴ Sommige definities nemen aanmoedigingen of intentionele facilitering niet op, wissen bedreigingen uit hun begripsomschrijving, beschrijven het territoriaal toepassingsgebied op een vagere manier, bevatten een equivalent van artikel 101 (b) LOSC of stellen geen vereiste van private doeleinden voorop.²⁵⁵ Omtrent de tweeschepenvereiste blijft ook enige verwarring bestaan: in de populaire definitie van de IMO blijkt deze niet aanwezig te zijn, waardoor algemeen aangenomen wordt dat 'interne kapingen' ook onder *armed robbery against ships* vallen, maar dit betreft toch een belangrijk discussiepunt.²⁵⁶ Zelfs in combinatie met het toepassingsgebied van de piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag lost deze bijkomende categorie dus niet alle problemen op en glippen veel met piraterij verwante misdrijven door de mazen van het net.²⁵⁷

De specifieke karakteristieken maken van *armed robbery against ships* een nuttig concept, waardoor men soms tracht om het ruimtelijk toepassingsgebied, dat in principe gebonden is aan de territoriale zee en interne wateren van een staat, op creatieve wijze uit te breiden: een kaping van een schip op volle zee door de eigen bemanningsleden of passagiers leidt volgens het piraterijbegrip niet tot

2. *any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.*"

(zie Resolutie A.1025 (26) van de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (2 december 2009), *IMO Doc. A.26/Res.1025* (2009)).

²⁵³ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 97.

²⁵⁴ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 851; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 97.

²⁵⁵ In de definitie van de IMO en de begripsomschrijving van de *Djibouti Code of Conduct* en de *Yaoundé Code of Conduct* worden de zones waarin *armed robbery against ships* kan plaatsvinden bijvoorbeeld duidelijk aangeduid (in de interne wateren, archipelwateren of territoriale zee van een staat), terwijl in *ReCAAP* enkel wordt gesproken over 'a place within a Contracting Party's jurisdiction over such offences'. Daarnaast zijn er nog een aantal kleinere verschillen te merken: zo wordt in bepaalde begripsomschrijvingen het onderscheid met piraterij (door de formulering 'other than an act of piracy') weggelaten (zie o.a. artikel 1, §2 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, Djibouti, 29 januari 2009, *IMO Doc. C 102/14* (2009); artikel 1, §4 Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa, Yaoundé, 25 juni 2013; artikel 1, §2 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199).

²⁵⁶ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 851; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 97.

²⁵⁷ Zie A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 103-106; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 98; D. R. DILLON, "Maritime Piracy: Defining the problem", *SAIS Review* 2005, 156-157.

universele jurisdictie, maar in de Somalische context, waar diverse resoluties uitgevaardigd zijn die verwijzen naar *armed robbery against ships* en het begrip zonder verklaarbare redenen nu eens samen met piraterij wordt vermeld en dan weer niet, menen sommigen dat er kan wel worden ingegrepen in dergelijke situaties.²⁵⁸ Aangezien in de resoluties wordt gehamerd op een geïntegreerde aanpak en piraterij en *armed robbery against ships* door het schijnbaar willekeurig gebruik van de termen gelijkgeschakeld lijken te zijn, brengt men aan dat alle door private doeleinden gemotiveerde daden van geweld en plundering tegen een schip voor de Somalische kust, ongeacht de maritieme zone, door alle staten kunnen worden aangepakt. Gelet op de verwarring die de resoluties toelaten²⁵⁹, zijn deze argumenten niet zo vergezocht, maar het mag duidelijk zijn dat dit niet meer is dan een spitsvondig achterpoortje, dat vanuit juridisch oogpunt moeilijk verantwoord kan worden. Los daarvan kan wel gesteld worden dat de vlaggenstaat in dergelijke gevallen, waarbij één van zijn schepen na een kaping wordt aangehouden op volle zee door een andere staat zonder dat er voldaan is aan de tweeschepenvereiste, er hoogstwaarschijnlijk in zal berusten of vooraf toelating zal verlenen om in te grijpen, waardoor het in de praktijk weinig verschil uitmaakt.

2. Juridische instrumenten

2.1 Internationaal Zeerechtverdrag

2.1.1 Situering

Het voornaamste internationaalrechtelijk kader ter bestrijding van piraterij is verankerd in artikel 100-107 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (*United Nations Convention on the Law of the Sea of LOSC*), dat op 10 december 1982 in Montego Bay werd ondertekend als resultaat van de derde *United Nations Conference on the Law of the Sea*, op 16 november 1994 in werking trad en ondertussen door 168 van de 193 VN-lidstaten geratificeerd werd.²⁶⁰ Dit wordt ook algemeen erkend in de resoluties van de VN-Veiligheidsraad, die het Internationaal Zeerechtverdrag aanduiden als het juridisch kader inzake piraterij: met betrekking tot Somalische piraterij werd steeds verwezen naar het geheel van het verdrag (*“international law, as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, sets out the legal framework applicable to combating piracy”*), terwijl de resoluties inzake de piraterij in de Golf van Guinee specifiek de nadruk leggen op artikels 100, 101 en 105 van het verdrag, die de essentie van het internationaalrechtelijk piraterijregime bevatten (*“international law, as reflected in the*

²⁵⁸ Zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 98.

²⁵⁹ Dit wordt ook nog eens versterkt door staten toe te laten om in de Somalische territoriale zee de strijd aan te binden met piraterij en *armed robbery against ships ‘in a manner consistent with action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law’*. Op deze manier wordt veronachtzaamd dat er in de territoriale zee, waar dergelijke handelingen enkel als *armed robbery against ships* kunnen worden aangemerkt, in principe een breder regime heerst door het niet gelden van de tweeschepenvereiste (zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008), 3; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 98).

²⁶⁰ Zie artikel 100-107 LOSC; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 844; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 24; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 91; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 104; “UN Factsheet: Status Law of the Sea Convention”, https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21 (geraadpleegd op 22 juni 2018).

*United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, in particular its articles 100, 101 and 105, sets out the legal framework applicable to countering piracy”).*²⁶¹

2.1.2 Artikel 100: samenwerkingsplicht

2.1.2.1 Algemeen

Piraterij wordt als een globale plaag beschouwd en om een efficiënte bestrijding van het fenomeen te garanderen, voorziet het Internationaal Zeerechtverdrag in een samenwerkingsplicht: er wordt gestipuleerd dat de verdragsstaten in de collectieve strijd tegen piraterij ‘*to the fullest possible extent*’ moeten samenwerken.²⁶² Dit is onmiddellijk ook de enige verplichting die wordt opgelegd in het kader van piraterij, want alle andere provisies zijn slechts permissief: enkel artikel 100 LOSC heeft het woord ‘*duty*’ in de titel en gebruikt de bewoording ‘*shall*’, terwijl de andere bepalingen het werkwoord ‘*may*’ hanteren en op die manier uitdrukken dat het niet om een absolute verplichting gaat.²⁶³ De samenwerkingsplicht vormt de kern van de piraterijbepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag en het is geen toeval dat dit het eerste artikel van de desbetreffende sectie betreft.²⁶⁴ Artikel 100 LOSC bevat exact dezelfde bewoordingen als zijn voorgangers, zijnde artikel 14 van het Verdrag voor de Volle Zee en het corresponderende *draft article* van de *International Law Commission*, die heel wat verregaander waren dan de invloedrijke *Harvard Draft Convention on Piracy*.²⁶⁵ In artikel 18 van de *Harvard Draft Convention on Piracy* wordt immers bepaald dat de verdragspartijen ‘*agree to make every expedient use of their powers to prevent piracy, separately and in co-operation*’, wat slechts een algemene, discretionaire verplichting inhoudt om (voor zover opportuun) piraterij te ontmoedigen aan de hand van preventie- en bestraffingsmaatregelen.²⁶⁶

Door een expliciete samenwerkingsplicht in het Internationaal Zeerechtverdrag in te schrijven, zendt men een duidelijke boodschap naar de verdragsstaten en wordt de lat hoger gelegd. De verdragsverplichting geldt echter, gezien het beperkt karakter van de piraterijdefinitie, enkel op volle

²⁶¹ Zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); Resolutie 1838 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (7 oktober 2008), *UN Doc. S/RES/1838* (2008); Resolutie 2018 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2018* (2011); Resolutie 2039 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (29 februari 2012), *UN Doc. S/RES/2039* (2012); T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 91.

²⁶² Zie artikel 100 LOSC; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 282; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 65-66; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 100; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy: Inter-Disciplinary Cooperation and Information Sharing”, *Case Western Journal of International Law* 2014, 306-307 (hierna verkort: Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”).

²⁶³ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 91 en 100; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 306-307.

²⁶⁴ Zie T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 91 en 100; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 306.

²⁶⁵ Zie artikel 14 Verdrag voor de Volle Zee van 29 april 1958, *United Nations Treaty Series*, vol. 450, 11; Report of the International Law Commission to the General Assembly (4 juli 1956), *UN Doc. A/3159* (1956); HARVARD LAW SCHOOL, “Research in International Law, Codification of International Law: Draft Convention on Piracy, with Comments”, *American Journal of International Law* 1932, 739-885; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 307.

²⁶⁶ Zie HARVARD LAW SCHOOL, “Research in International Law, Codification of International Law: Draft Convention on Piracy, with Comments”, *American Journal of International Law* 1932, 749, artikel 18; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 152; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 307; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 49.

zee en mist daardoor de nodige slagkracht. De samenwerkingsplicht wordt ook niet nader bepaald en valt niet gelijk te stellen met een aanhoudings- of vervolgingsplicht²⁶⁷ of een verplichting tot het aannemen van piraterijwetgeving, aangezien de betrokken staten daar vrij in blijven en dit volledig afhankelijk is van hun welwillendheid, waardoor het eerder een vaag beleidsmatig principe met weinig concrete waarde lijkt.²⁶⁸ Het voorstel van Malta om de formulering “*all states have the obligation to prevent and punish piracy and to fully cooperate in its repression*” op te nemen in artikel 100 LOSC werd immers niet gevolgd.²⁶⁹ Een verplichting tot uitlevering of vervolging, zoals in de *SUA Convention* en de *Hostage-Taking Convention* is opgenomen²⁷⁰, of een uitdrukkelijke plicht om piraterij te bestrijden, is dus niet aanwezig. Het enige wat zeker kan worden afgeleid uit artikel 100 LOSC is dat het uitblijven van acties of het weigeren van samenwerking in reactie op piraterijaanvallen, wanneer zowel de feitelijke omstandigheden als het toepasselijk wettelijk kader dit toelaten, niet verzoend kan worden met de vermelde plicht.²⁷¹

2.1.2.2 Verschillende interpretaties

Velen wensen de draagwijdte van de samenwerkingsplicht uit te breiden en zijn het erover eens dat artikel 100 LOSC breed geïnterpreteerd moet worden, gelet op de krachtige bewoordingen van het artikel (“*to the fullest possible extent*”) en de onderliggende motieven van de piraterijsectie van het Internationaal Zeerechtverdrag, die duiden op het gemeenschappelijk belang van de internationale gemeenschap bij de bescherming van de vrijheid van scheepvaart en de veiligheid van de zeevarenden.²⁷² Hoewel artikel 100 LOSC geen concrete, absolute verplichtingen stipuleert, lijkt de bepaling wel een vermoeden van engagement in de context van piraterijbestrijding te impliceren. Dit vloeit eveneens voort uit het algemeen rechtsbeginsel van de goede trouw bij het naleven van overeenkomsten, één van de juridische basisprincipes die expliciet wordt vermeld in het Internationaal Zeerechtverdrag.²⁷³ Een staat die zich in de mogelijkheid bevond om iets te ondernemen, maar er niet in slaagde om dit te doen, draagt in principe dus de last om dit te rechtvaardigen, door aan te tonen dat het om feitelijke of wettelijke redenen niet in staat was om te handelen.²⁷⁴

²⁶⁷ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 100; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 307-308; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 48-50.

²⁶⁸ De resoluties van de VN-Veiligheidsraad, die aanduiden wat er allemaal ondernomen kan worden om aan de samenwerkingsplicht te voldoen en zo een nuttige indicatie geven van de mogelijke invulling, roepen bijvoorbeeld gretig de samenwerkingsplicht in wanneer er wordt aangespoord om maatregelen te nemen en de hoogdringendheid en ernst van de situatie benadrukt wordt, maar het gaat helaas niet verder dan een warme oproep, waar geen bindende kracht van uitgaat (zie T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 100; noot 896).

²⁶⁹ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 152.

²⁷⁰ *Infra* II.2.2.3.4 en II.2.3.1.

²⁷¹ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 282; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 100; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 152; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 308; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 49.

²⁷² Zie D. GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, 38; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 309.

²⁷³ Zie artikel 300 LOSC; R. KOLB, *Good Faith in International Law*, Oxford, Hart Publishing, 2017, 280 p; S. REINHOLD, “Good Faith in International Law”, *UCL Journal of Law and Jurisprudence* 2013, 40-63.

²⁷⁴ Zie Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 309.

Om de naleving van de samenwerkingsplicht te beoordelen, wordt vaak de *due diligence*-test naar voor geschoven, een fundamenteel concept binnen het internationaal recht dat sinds 1871 op diverse thema's wordt toegepast.²⁷⁵ Het wordt regelmatig ingeroepen door internationale tribunalen en geniet soms een expliciete vermelding in een verdrag, maar een dergelijke verwijzing is niet noodzakelijk om het als criterium te hanteren.²⁷⁶ Over de precieze interpretatie van *due diligence* bestaat al lang discussie: de verschillende invullingen die in uiteenlopende situaties aan het concept werden gegeven, variëren van '*a minimum level of efforts which a State must undertake to fulfill its international responsibilities*' tot '*reasonable efforts*' of zelfs '*best efforts*'.²⁷⁷ De bewoordingen van artikel 100 LOSC lijken alvast te pleiten voor de meest stringente interpretatie. Het is ook belangrijk om op te merken dat een determinerende factor bij het bepalen van de toepasselijke *due diligence*-standaard bestaat uit de specifieke risico's die aan het niet naleven van de verplichting vasthangen, waardoor in de piraterijcontext de lat dus zeker hoog mag worden gelegd.²⁷⁸

Gelet op het grote gevaar voor de internationale gemeenschap en de veelvuldige resoluties van de VN-Veiligheidsraad, lijkt de samenwerkingsplicht van artikel 100 LOSC gecoördineerde, proactieve inspanningen te vergen bij de bestrijding van de globale piraterij.²⁷⁹ Het betreft weliswaar een ruim, flexibel concept en de verwachte invulling blijft afhankelijk van de feitelijke omstandigheden: de samenwerkingsplicht schrijft geen vaste set aan uniforme handelingen voor en kan in verschillende situaties uiteenlopende acties vereisen, rekening houdend met de mogelijkheden en middelen die op dat moment beschikbaar zijn, waardoor zich telkens een *ad hoc*-beoordeling opdringt. De ILC bevestigt dit in haar commentaar op de samenwerkingsplicht: de staten moeten een zekere speelruimte krijgen voor wat de aard van de samenwerking en het soort maatregelen betreft waar men in een specifieke situatie toe over gaat.²⁸⁰ Daarenboven dient benadrukt te worden dat er, net zoals in de andere contexten waar de *due diligence*-test wordt toegepast, slechts een middelenverbintenis en geen resultaatsverbintenis geldt.²⁸¹

De *International Law Commission* ging nog verder door te stellen dat een staat aan een internationaalrechtelijke plicht verzaakt en bijgevolg aansprakelijk is als het nalaat om maatregelen

²⁷⁵ Zie o.a. IGH, *Pulp Mills on the River Uruguay* (Argentina v. Uruguay), Judgment, *ICJ Reports* 2010, 14; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 100; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 309-312.

²⁷⁶ In zijn commentaar op de *Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities* verwijst de *International Law Commission* bijvoorbeeld ook meermaals naar het principe van *due diligence*, terwijl dit nergens uitdrukkelijk vermeld wordt in de artikels. De ILC concludeert dat de hantering van de *due diligence*-test als (milieubeschermings)standaard uit verschillende verdragen kan worden afgeleid. Artikel 194, §1 LOSC omtrent de bescherming van het marien milieu wordt als voorbeeld aangehaald, maar de term '*due diligence*' wordt ook daar nergens expliciet gebruikt (zie artikel 194, §1 LOSC; *Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities*, *ILC Doc. A/56/10* (2001); Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 310).

²⁷⁷ Zie o.a. Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 310-311.

²⁷⁸ Zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 311.

²⁷⁹ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 100; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 311-312.

²⁸⁰ Zie o.a. Report of the International Law Commission to the General Assembly (4 juli 1956), *UN Doc. A/3159* (1956); D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 49; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 312.

²⁸¹ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 100; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 312.

te nemen tegen piraterij wanneer het zich in de mogelijkheid bevindt om dit te doen.²⁸² Zo wou de *ILC* de bepaling, die door de huidige bewoording flexibel gehanteerd kan worden en daardoor niet echt dwingend is, nog wat kracht bijzetten. De *ILC* meende zelfs dat het gepast is om rechtszaken aan te spannen tegen staten die onvoldoende stappen ondernemen tegen piraterij, maar deze visie werd niet gevolgd door de internationale gemeenschap. Men stond nochtans niet alleen, aangezien andere prominente actoren eveneens pleitten voor een krachtdadigere interpretatie en implementatie van de samenwerkingsplicht: als reactie op het nefaste ‘*catch and release*’-fenomeen, waarbij piraten weliswaar worden opgepakt, maar men het niet ziet zitten om deze te gaan vervolgen en hen bijgevolg terug vrijlaat, stipuleerde *UN Special Adviser on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia* Jack Lang dat de abstracte bewoordingen van artikel 100 *LOSC* niet gebruikt mogen worden als een excuus voor het niet vervolgen van piraterijverdachten en Rüdiger Wolfrum, voormalig voorzitter van het Internationaal Zeerechttribunaal, stelde dat een schip dat de kans heeft om te interveniëren bij een piraterij-incident zich niet zonder een aanvaardbare rechtvaardiging mag onthouden.²⁸³ Hij ging zelfs nog verder door het bewust negeren van piraterijactiviteiten gelijk te stellen met piraterij *an sich*, waardoor staten die piraterij moedwillig laten betijen zich blootstellen aan tegenacties van de VN-Veiligheidsraad.²⁸⁴ Een dergelijke interpretatie van de samenwerkingsplicht uit artikel 100 *LOSC* lijkt te radicaal, maar het mag duidelijk zijn dat heel wat critici het niet eens zijn met de huidige invulling van het concept.

Anderen erkennen weliswaar dat het een vaag principe met weinig concrete implicaties is, maar bekijken het vanuit een positiever standpunt: volgens hen beseffen nagenoeg alle staten dat internationale samenwerking een cruciale voorwaarde is voor effectieve piraterijbestrijding en heeft de samenwerkingsplicht, ondanks het gebrek aan concrete voorschriften of afdwingbaarheid, zijn uitwerking niet gemist. De inspanningen veruitwendigden zich op twee manieren: er werd in de verschillende broeihaarden op regionaal niveau samengewerkt door (met steun en aanmoediging van de internationale gemeenschap) gezamenlijke strategieën en overeenkomsten te ontwikkelen (*ReCAAP*, *Djibouti Code of Conduct*, *Yaoundé Code of Conduct*, ...) en ook op internationaal vlak was er sprake van coördinatie en coöperatie tussen de betrokken internationale organisaties en staten, getuige daarvan de aanwezigheid van een internationale vloot voor de kust van Somalië en de gecreëerde overlegfora (*Contact Group*, *SHADE*, *G7++FOGG*, ...).²⁸⁵ De juridische waarde van de samenwerkingsplicht mag dan wel beperkt zijn, maar als internationale beleidsverklaring, die meermaals herhaald en benadrukt werd, kon het blijkbaar wel tellen.

2.1.2.3 Belang van informatie-uitwisseling en interdisciplinaire coöperatie

De algemene samenwerkingsplicht van artikel 100 *LOSC* wordt vaak gezien als een richtsnoer, waaraan concrete verplichtingen moeten worden vastgeknoopt.²⁸⁶ Sommige verbintenissen vloeien dan ook voort uit een holistische interpretatie van de piraterijsectie van het Internationaal

²⁸² Zie Report of the International Law Commission to the General Assembly (4 juli 1956), *UN Doc. A/3159* (1956); Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 308; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 49.

²⁸³ Zie o.a. Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011); Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013); T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 100-101; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 308.

²⁸⁴ Zie Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 308.

²⁸⁵ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 384-385.

²⁸⁶ Zie Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 313.

Zeerechtverdrag, door bepaalde bepalingen samen te lezen met de samenwerkingsplicht: de implementatie van de piraterijprovisies moet immers in het licht van deze algemene premisse gebeuren. Velen menen echter dat er bij de precieze invulling van de samenwerkingsplicht nog meer aandacht zou moeten worden besteed aan efficiënte informatie-uitwisseling, een fenomeen dat staat of valt met goede samenwerking tussen staten en overige stakeholders: de concrete maatregelen die binnen het kader van de algemene samenwerkingsplicht moeten worden genomen zijn uiteraard afhankelijk van de specifieke omstandigheden, maar het lijkt duidelijk dat adequate informatie-uitwisseling in elk geval van vitaal belang is om succesvolle internationale samenwerking inzake piraterijbestrijding mogelijk te maken.²⁸⁷ Daarom wordt het vaak beschouwd als een specifieke verplichting binnen het kader van de algemene samenwerkingsplicht. Deze visie wordt ondersteund door onder meer de *SUA Convention*, de relevante resoluties van de VN-Veiligheidsraad en regionale overeenkomsten zoals *ReCAAP*, de *Djibouti Code of Conduct* en de *Yaoundé Code of Conduct*. Zo duidt de *SUA Convention* het als één van de belangrijke aspecten aan van interstatelijke samenwerking en wordt daar doorgaans veel betekenis aan toegekend: wanneer een verdragspartij goede redenen heeft om aan te nemen dat er een misdrijf onder het toepassingsgebied van de *SUA Convention* zal worden gepleegd, is het gehouden om alle relevante informatie zo snel mogelijk door te spelen aan de staten die over jurisdictie beschikken.²⁸⁸ De VN-resoluties dringen ook voortdurend aan op informatie-uitwisseling als onderdeel van de samenwerkingsplicht inzake piraterij²⁸⁹ en de vermelde regionale overeenkomsten focussen er enorm op, door middel van vooropgestelde informatie-uitwisselingsnetwerken en gedetailleerde verantwoordelijkheden.²⁹⁰

Los daarvan kan een specifieke informatie-uitwisselingsplicht binnen de context van piraterijbestrijding ook afgeleid worden uit het voornoemde principe van *due diligence*, dat onder meer inhoudt dat staten de verantwoordelijkheid dragen om andere landen te waarschuwen voor potentiële dreigingen door het communiceren van relevante informatie.²⁹¹ Een dergelijke '*responsibility to forewarn*' is namelijk geen nieuwe notie binnen het internationaal recht en werd reeds aangehaald in de *Corfu Channel*-zaak door het Internationaal Gerechtshof, dat het baseerde op algemeen erkende principes als '*elementary considerations of humanity*'.²⁹² Deze *responsibility to forewarn* werd ook in een zekere vorm geïntroduceerd in het Internationaal Zeerechtverdrag: artikel 24, §2 *LOSC* stelt dat een kuststaat gepaste informatie moet verspreiden over elk gevaar voor de scheepvaart in zijn territoriale zee waar men weet van heeft.²⁹³ Voor piraterijactiviteiten binnen de territoriale zee geldt dus al een expliciete waarschuwingsplicht, maar ook daarbuiten lijken de staten hiertoe gehouden, gelet op artikel 100 *LOSC*, verschillende andere internationaalrechtelijke instrumenten (*SUA Convention*, VN-resoluties, ...) en het principe van *due diligence*: ondanks de verschillende uitdagingen die zich op dat vlak stellen, dient men al het mogelijke te doen om

²⁸⁷ Zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 316-317.

²⁸⁸ Zie artikel 13, 1 (b) Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart van 10 maart 1988, *United Nations Treaty Series*, vol. 1678, 201 (hierna verkort: *SUA Convention*).

²⁸⁹ Zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); Resolutie 1846 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 december 2008), *UN Doc. S/RES/1846* (2008); Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2010); Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012).

²⁹⁰ *Infra* III.2.1.3.2 en IV.2.1.2.

²⁹¹ Zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 318-319.

²⁹² Zie IGH, *Corfu Channel Case* (United Kingdom v. Albania), Judgment, *ICJ Reports* 1949, 4.

²⁹³ Zie artikel 24, §2 *LOSC*.

optimale informatie-uitwisseling te realiseren. Aangezien deze plicht nergens verder wordt uitgewerkt, komt het wel aan de staten toe om te beslissen welke informatie er moet worden gedeeld, hoe het moet worden overgebracht en wanneer dit moet gebeuren.²⁹⁴ Er dient in elk geval rekening te worden gehouden met bepaalde restricties op basis van nationale wetgeving en nationale veiligheid, die in het Internationaal Zeerechtverdrag en de *SUA Convention* expliciet vermeld worden, maar deze blijven een uitzondering op de algemene regel, die de weigerende staat moet kunnen verantwoorden.²⁹⁵

In het kader van de samenwerkingsplicht inzake piraterij wordt ook in toenemende mate gehamerd op interdisciplinaire coöperatie, wat centraal moet staan bij een eigentijdse interpretatie van dit concept.²⁹⁶ De aard van de interstatelijke samenwerking is immers zeer belangrijk, want de productiviteit kan fors verhoogd worden door verschillende expertisegebieden te betrekken bij dergelijke inspanningen. Voor klassieke misdrijven kan men veelal vertrekken vanuit de traditionele concepten van misdaadpreventie, waarbij verschillende overheidsinstanties los van elkaar opereren, maar voor piraterij ligt dit anders: het is belangrijk om uiteenlopende actoren in te schakelen, zodat een holistische aanpak ontwikkeld kan worden die veel performanter is. Het gebeurde in het verleden al te vaak dat overheidsinstanties en internationale entiteiten onafhankelijk van elkaar aan dezelfde problematiek werkten, zonder betekenisvolle coördinatie. Vooral bij complexe, transnationale misdaadvormen als piraterij komen deze tekortkomingen duidelijk boven water drijven en dringt een interdisciplinaire samenwerkingsaanpak, gekenmerkt door structureel overleg en evenwichtige samenstellingen, zich op. Ook actoren uit de private sector moeten hierbij betrokken worden, aangezien deze over zeer waardevolle inlichtingen kunnen beschikken met het oog op het strafrechtelijk onderzoek.

2.1.3 Artikel 101: strafbepaling?

Strafrechtelijke vervolging van piraterijdelicten vereist het bestaan van strafbepalingen die het betrokken misdrijf omschrijven en daar een toepasselijke straf aan koppelen. De vraag of artikel 101 *LOSC*, dat de piraterijdefinitie omvat en reeds uitgebreid werd besproken, een strafbaarstelling van piraterij als internationale misdaad uitmaakt, waarop nationale instanties kunnen steunen om piraterijverdachten te vervolgen, is dan ook zeer belangrijk. Er circuleren verschillende visies omtrent deze kwestie²⁹⁷, maar het lijkt er sterk op dat de primaire doelstelling van het Internationaal Zeerechtverdrag bestaat in het bepalen van de draagwijdte van de toegekende jurisdictie en handhavingsbevoegdheden inzake piraterij, eerder dan het criminaliseren ervan. Het komt bijgevolg aan de nationale wetgevers toe om strafrechtelijke normen te voorzien, waarop de vervolging en

²⁹⁴ Zie N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 255; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 321-322.

²⁹⁵ Zie artikel 302 *LOSC*; artikel 13(b) *SUA Convention*.

²⁹⁶ Zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 319-320.

²⁹⁷ **Pro:** D. GUILFOYLE, "Book Review – Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden", *International Criminal Law Review* 2011, 912-913.

Contra: A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 391-393; R. LAGONI, "Piraterie und widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt" in J. IPSEN en E. SCHMIDT-JORTZIG (eds.), *Recht – Staat – Gemeinwohl: Festschrift für Dietrich Rauschning*, Keulen, Carl Heymanns Verlag, 2001, 523; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 152.

In dubio: C. KREß, "Universal Jurisdiction over International Crimes and the Institut de Droit international", *Journal of International Criminal Justice* 2006, 569.

berechting van piraterijverdachten kan worden gebaseerd.²⁹⁸ De *Harvard Draft Convention*, die een belangrijke inspiratiebron vormde voor het Verdrag voor de Volle Zee en het Internationaal Zeerechtverdrag, ondersteunt deze mening: artikel 14(2) stelt uitdrukkelijk dat “*the law of the state which exercises such jurisdiction defines the crime, governs the procedure and prescribes the penalty*”.²⁹⁹ Niets in de voorbereidende werken van het Verdrag voor de Volle Zee of het Internationaal Zeerechtverdrag wijst erop dat van de theorie van de *Harvard Draft Convention* wordt afgeweken, die verklaart dat piraterij niet zozeer strafbaar wordt gesteld door het internationaal recht, aangezien deze bepalingen slechts de basis uitmaken voor universele jurisdictie.³⁰⁰ De opstellers van de *Harvard Draft Convention* meenden dat de kwalificatie van piraterij als misdrijf niet kan voortvloeien uit het verdrag op zich: een dergelijk resultaat moet immers bereikt worden via nationale wetgeving.³⁰¹ De afwezigheid van een expliciet verbod op piraterijdaden en daaraan gekoppelde straffen in artikel 101 *LOSC*, dat zoals de rest van het verdrag duidelijk tot staten gericht is en geen individuen adresseert zoals dat in normale strafrechtelijke bepalingen het geval is, lijkt dit te bevestigen.³⁰² Het inroepen van nationale wetgeving als rechtsbasis voor de vervolging van piraterijverdachten reflecteert daarnaast ook duidelijk de huidige statenpraktijk.³⁰³

Bovenstaande conclusies geven uiteraard aanleiding tot complicaties op vlak van vervolging en bestraffing van piraterijverdachten: het Internationaal Zeerechtverdrag voorziet nergens in een uitdrukkelijke verplichting tot strafbaarstelling van piraterij in de nationale wetgeving van de verdragsstaten en een dergelijke verplichting kan evenmin afgeleid worden uit de samenwerkingsplicht.³⁰⁴ Zoals verder in het werk zal blijken, zorgt dit ervoor dat verschillende nationale rechtsstelsels niet over gepaste strafbepalingen beschikken of deze hebben opgeheven omdat ze in moderne tijden overbodig werden geacht, waardoor men noodgedwongen moet teruggrijpen naar andere, minder specifieke misdrijven (diefstal, gewelddelicten tegen personen, ...) om de daders te vervolgen en bestraffen.³⁰⁵ Indien staten de *SUA Convention*, die wel voorziet in verplichte strafbaarstelling van de beoogde misdrijven, correct geïmplementeerd hebben kunnen deze gecriminaliseerde handelingen misschien nog soelaas bieden, maar het valt niet te ontkennen dat het ontbreken van adequate nationale strafbepalingen inzake piraterij een groot probleem vormt.³⁰⁶ Hetzelfde geldt trouwens ook voor lacunes in nationale wetgeving met betrekking tot *armed robbery against ships*.

²⁹⁸ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 859; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 152; M. D. FINK & R. J. GALVIN, “Combating Pirates off the Coast of Somalia: Current Legal Challenges”, *Netherlands International Law Review* 2009, 389.

²⁹⁹ Zie HARVARD LAW SCHOOL, “Research in International Law, Codification of International Law: Draft Convention on Piracy, with Comments”, *American Journal of International Law* 1932, 749, artikel 14(2).

³⁰⁰ Zie HARVARD LAW SCHOOL, “Research in International Law, Codification of International Law: Draft Convention on Piracy, with Comments”, *American Journal of International Law* 1932, 749, artikel 2.

³⁰¹ Zie HARVARD LAW SCHOOL, “Research in International Law, Codification of International Law: Draft Convention on Piracy, with Comments”, *American Journal of International Law* 1932, 760.

³⁰² Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 859; I. PAPANICOLOPULU, “The Law of the Sea Convention: No place for persons?”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 2012, 867.

³⁰³ Zie Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council (26 maart 2012), *UN Doc. S/2012/177/Annex* (2012).

³⁰⁴ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 860; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 73.

³⁰⁵ Zie noot 653.

³⁰⁶ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 860.

2.1.4 Artikel 105: handhavingsbevoegdheden en universele jurisdictie

2.1.4.1 Algemeen

Zoals reeds aangegeven, bepaalt het Internationaal Zeerechtverdrag dat iedere staat, weliswaar enkel door middel van oorlogsschepen³⁰⁷ of andere schepen die duidelijk aangeduid en identificeerbaar zijn als zijnde in overheidsdienst en daartoe gemachtigd zijn, gerechtigd is om elk zeerooverschip (of elk schip dat door piraten werd overmeesterd en zich nog steeds onder hun controle bevindt) op volle zee aan te houden en de bemanning en aanwezige goederen respectievelijk mag arresteren en in beslag nemen.³⁰⁸ Deze bevoegdheid, waarvoor uitzonderlijk geen toestemming van de vlaggenstaat vereist is, is zeer verregaand: men oefent universele jurisdictie uit namens de internationale gemeenschap, wiens belangen in dergelijke situaties boven deze van de betrokken vlaggenstaat worden geplaatst.³⁰⁹ De rechtbanken van de staat die de aanhouding heeft verricht, zijn bevoegd om straffen uit te spreken en maatregelen te treffen ten aanzien van het schip en de goederen aan boord. Bij eventuele verbeurdverklaring dient wel rekening te worden gehouden met de rechten van derden te goeder trouw: het principe '*pirata non mutat dominium*' wordt in beginsel gerespecteerd en impliceert dat de oorspronkelijke eigenaars van de goederen of het schip niet uit hun eigendomsrecht ontzet worden.³¹⁰

Aan de mogelijke uitoefening van bovenstaande bevoegdheden komt wel een einde wanneer piraten de territoriale zee van een andere staat binnenvaren, waardoor het makkelijk te omzeilen valt: zoals reeds werd vermeld, werkt het achtervolgingsrecht logischerwijs slechts in één richting en kan het geen toepassing vinden indien overtreders vanuit de volle zee de territoriale zee van een staat bereiken.³¹¹ Door het voortdurend gebruik van de term '*may*' in artikel 105 LOSC blijkt er tevens geen sprake te zijn van enige plicht tot aanhouding, vervolging of bestrafing van piraten, waardoor staten die niet over de nodige middelen of capaciteiten beschikken vaak in gebreke blijven, wat een schijn van straffeloosheid creëert en de globale piraterijbestrijding geen goed doet.³¹² De statenpraktijk lijkt

³⁰⁷ Zie artikel 29 LOSC.

³⁰⁸ Zie artikel 105 LOSC.

³⁰⁹ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 382; N. BROWN, "Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters: a practitioner's observations" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 71-76; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 81; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 23; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 58-69; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 105-106; A. AUNE, "Piracy and its repression under the 1982 Law of the Sea Convention", *Ocean Yearbook* 1990, 36-37; D. GUILFOYLE, "Interdicting Vessels to Enforce the Common Interest: Maritime Countermeasures and the Use of Force", *International and Comparative Law Quarterly* 2007, 69-82; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 48.

³¹⁰ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 282; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 23.

³¹¹ Zie artikel 111 LOSC.

³¹² Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 382-383; J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 121; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 82-83; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 151-152; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 153; D. LUBAN, J. R. O'SULLIVAN en D. P. STEWART, *International and Transitional Criminal Law*, New York, Aspen Publishers, 2009, 210-211; M. S. KARIM, "Is there an International Obligation to prosecute Pirates?", *Netherlands International*

immers te bevestigen dat dit een discretionaire bepaling is en er geen positieve verplichting bestaat om stappen te ondernemen met het oog op de aanhouding en vervolging van piraterijverdachten.³¹³

2.1.4.2 Verschillende interpretaties

Het werd al aangegeven dat de piraterijbepalingen volgens velen in het licht van de samenwerkingsplicht, de richtinggevende premisse binnen de piraterijsectie van het Internationaal Zeerechtverdrag, dienen te worden geïnterpreteerd en dit geldt ook voor artikel 105 LOSC. Het veelvuldig gebruik van de term ‘may’ wordt vaak beschouwd als een uiting van het facultatief karakter van de bepaling³¹⁴, maar sommigen zijn het daar niet mee eens: volgens hen duidt deze bewoording niet op de discretionaire aard van de provisie, maar dient het om te benadrukken dat de handelingen beschreven onder artikel 105 LOSC een uitzondering vormen op de algemene principes, die dit normaal strikt verbieden.³¹⁵ Het zou dus enkel wijzen op het legaal, toelaatbaar karakter van dergelijke interventies en de uitoefening van criminele jurisdictie door gelijk welke staat, als uitzonderingen op de vrijheid van scheepvaart en de exclusieve jurisdictie van de vlaggenstaat op volle zee.³¹⁶ Deze interpretatie van de bewoording van artikel 105 LOSC stemt bovendien overeen met het gebruik van dezelfde termen in artikel 107 LOSC, dat stipuleert dat zo’n interventie op volle zee enkel door oorlogsschepen (of andere schepen die duidelijk aangeduid en identificeerbaar zijn als zijnde in overheidsdienst en daartoe gemachtigd zijn) kan worden uitgevoerd: de bepaling geeft simpelweg aan welke schepen gerechtigd zijn om dergelijke acties uit te voeren en velt geen oordeel over het discretionair of verplicht karakter van de handelingen.³¹⁷

Volgens deze zienswijze impliceert het gebruik van ‘may’ in artikel 105 LOSC dus niet dat een staat volledig vrij is om al dan niet te handelen en op dat moment wordt de wisselwerking met de samenwerkingsplicht relevant: indien een staat zich in de mogelijkheid bevindt om een piratenschap aan te houden en de piraterijverdachten te vervolgen, maar dit om politieke of pragmatische overwegingen nalaat te doen, kan zeker geargumenteed worden dat men zijn internationaalrechtelijke verplichtingen niet heeft vervuld.³¹⁸ Deze theorie, gebaseerd op een gecombineerde lezing van artikel 105 en artikel 100 LOSC, wordt echter niet door iedereen gevolgd en sommigen menen nog steeds dat het niet-handelen van een staat binnen de context van deze

Law Review 2011, 387-407; R. P. KELLEY, “UNCLOS, but No Cigar: Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy”, *Minnesota Law Review* 2010, 2285-2317; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 48-50.

³¹³ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 590; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 73; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 48-50.

³¹⁴ Zie o.a. D. GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, 30-31; T. TREVES, “Piracy and the International Law of the Sea” in D. GUILFOYLE (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2013, 122; J. A. ROACH, “Countering Piracy Off Somalia: International Law and International Institutions”, *American Journal of International Law* 2010, 403.

³¹⁵ Zie Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 313-314.

³¹⁶ Zie artikels 87, §1, a), 90, 92, §1, 94, §1 en 110, §1 LOSC.

³¹⁷ “A seizure on account of piracy **may** be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.” (zie artikel 107 LOSC).

³¹⁸ Rüdiger Wolfrum, voormalig voorzitter van het Internationaal Zeerechttribunaal, ondersteunt deze visie, weliswaar zonder expliciet te verwijzen naar de overtreding van een internationaalrechtelijke verplichting: volgens hem is artikel 105 LOSC verwoord als een facultatieve bepaling en houdt het geen plicht in voor de staten, maar in combinatie met artikel 100 LOSC kan gesteld worden dat men niet zomaar kan weigeren om in te grijpen (zie o.a. Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 314-315).

artikelen geen inbreuk op het verdrag uitmaakt: een staat kan volgens hen dus beslissen om aan de aanhouding en vervolging van piraten te verzaken zonder dat dit een schending van het Internationaal Zeerechtverdrag betreft.³¹⁹

Voor alle duidelijkheid: de combinatie van artikel 100 en 105 *LOSC* zou geenszins een absolute verplichting inhouden om onder gelijk welke omstandigheden in de aanhouding van een piratenschip te voorzien, maar het lijkt aannemelijk dat een staat een afdoende verklaring moet kunnen bieden wanneer het niet intervenueert, gelet op de samenwerkingsplicht en de daaraan gekoppelde *due diligence*-standaard.³²⁰ De schijnbaar vrijblijvende bewoordingen van artikel 105 *LOSC* inroepen als autonome rechtvaardiging voor het niet-handelen van een staat lijkt immers kortzichtig, weinig overtuigend en stelt de goede trouw van de betrokken staat in vraag. Voor de rest kan de combinatie van artikel 100 en 105 *LOSC* ook dienen als basis voor het overdragen van piraterijverdachten aan plaatselijke landen met het oog op berechting, aangezien een andere visie haaks lijkt te staan op het principe van onderlinge coöperatie.³²¹

Ondanks de billijke en logische aard van bovenstaande juridische theorieën, gebaseerd op een gezamenlijke lezing van artikel 105 en 100 *LOSC*, was het duidelijk dat dit niet direct doordrong in de praktijk. Aangezien de bewoordingen van artikel 105 *LOSC* facultatief ogen en geen duidelijke verplichtingen impliceren, kan er moeilijk gegarandeerd worden dat er concrete maatregelen genomen worden tegen piraterij.³²² De VN-Veiligheidsraad kwam daarom reeds meermaals tussen om het belang van deze bepalingen te benadrukken en de lidstaten te overtuigen om actie te ondernemen: er werd opgeroepen om piraterij strafbaar te stellen, bij voorkeur inclusief aanmoediging en facilitering van deze daden en samenzwering of pogingen daartoe.³²³ Binnen dezelfde context werden de landen ook aangespoord om hun nationale piraterijwetgeving op punt te zetten en te verzekeren dat er adequate aanhoudingsprocedures, in overeenstemming met de huidige mensenrechtenstandaarden, voorhanden zijn. Staten en regionale organisaties werden tevens aangemoedigd om samenwerkingsovereenkomsten inzake piraterij te sluiten, in het bijzonder met betrekking tot het aan boord laten van rechtshandhavingsambtenaren op schepen van andere staten om het onderzoek en de vervolging van piraterijverdachten te faciliteren ('*shiprider agreements*').³²⁴ De oproep had duidelijk effect, want in zowel de *Djibouti Code of Conduct* als de *Yaoundé Code of Conduct* werd melding gemaakt van *shiprider agreements* en werden de nodige afspraken vastgelegd.³²⁵

³¹⁹ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 152; J. KAVANAGH, "The Law of Contemporary Sea Piracy", *Australian International Law Journal* 1999, 140-141; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 315.

³²⁰ Zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 315.

³²¹ *Infra* V.2.1.3.

³²² Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 382.

³²³ Zie o.a. Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2010); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 383.

³²⁴ Zie o.a. Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); Resolutie 1897 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 november 2009), *UN Doc. S/RES/1897* (2009).

³²⁵ Zie artikel 7 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, Djibouti, 29 januari 2009, *IMO Doc. C 102/14* (2009); artikel 9 Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa, Yaoundé, 25 juni 2013.

2.1.4.3 Handhavingsbevoegdheden en gebruik van geweld

Het is opmerkelijk dat de internationaalrechtelijke piraterijbepalingen zich niet uitspreken over het gebruik van geweld en dwangmaatregelen tegen piraterijverdachten.³²⁶ Er wordt nergens vermeld hoe ver dit kan gaan en bij gebrek aan toepasbaarheid van het internationaal humanitair recht³²⁷, dat onmiddellijke inzet van dodelijk geweld toelaat³²⁸, moet er dus gesteund worden op uiteenlopende rechtspraak³²⁹ en andere verdragen³³⁰ inzake rechtshandhaving om de nodige grenzen aan te duiden.³³¹ In essentie komt het erop neer dat geweld steeds vermeden moet worden, tenzij in geval van wettige verdediging.³³² Wettige verdediging blijft een geldige rechtvaardigingsgrond voor het gebruik van geweld: de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, die doorgaans als internationaal gewoonterecht wordt aangemerkt en verwerkt is in verschillende bindende verdragen, vermeldt het recht op leven en de bescherming daarvan, waardoor gesteld kan worden dat het recht op wettige verdediging erin vervat zit en dat iedereen daar beroep op kan doen.³³³ Het Statuut van Rome bepaalt eveneens dat private actoren geweld kunnen gebruiken om zich te beschermen tegen een dreigend en onwettig gebruik van geweld op een manier die proportioneel is aan het gevaar

³²⁶ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 856; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 106-108; T. TREVES, "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the coast of Somalia", *European Journal of International Law* 2011, 402.

³²⁷ *Infra* V.2.10.

³²⁸ Zie L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 118; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 119.

³²⁹ Zie o.a. *I'm Alone Case* (Canada v. United States), Report of the Commissioners, 30 juni 1933 en 5 januari 1935, *American Journal of International Law* 1935, 326-331; *Investigation of certain incidents affecting the British trawler Red Crusader* (United Kingdom v. Denmark), Report the Commission of Enquiry, 23 maart 1962, *International Law Reports* 1967, 485; Internationaal Zeerechttribunaal, *M/V 'Saiga' (No 2)* (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, *ITLOS Reports* 1999, 10; Permanent Hof van Arbitrage 17 september 2007, *Guyana v. Suriname*.

³³⁰ Verschillende verdragen die maritieme misdrijven viseren en een aanhoudings- en onderzoeksrecht vermelden, stellen duidelijke richtlijnen en strikte beperkingen voorop (zie o.a. artikel 8bis SUA Convention; artikel 22 Agreement Concerning Co-operation in Suppressing Illicit Maritime and Air Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances in the Caribbean Area of 10 April 2003; artikel 22(1)(f) United Nations Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks of 4 december 1995, *UN Doc. A/CONF.164/37* (1995); L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 106-107).

³³¹ Ook bepaalde richtsnoeren kunnen zeer nuttig blijken: in artikel 9 van de *UN Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials* wordt bijvoorbeeld het algemeen kader voor dergelijke handelingen uitgetekend. Het komt erop neer dat vuurwapens enkel kunnen worden ingezet in geval van een onmiddellijke bedreiging van het leven van zichzelf of een ander, om het plegen van een ernstige misdaad met levensbedreigende gevolgen te verhinderen of om een persoon die een groot gevaar betekent te arresteren of te verhinderen dat deze ontsnapt. Dit kan in elk geval slechts wanneer minder extreme maatregelen onvoldoende zouden blijken om deze doelstellingen te bereiken en intentioneel dodelijk gebruik van vuurwapens is enkel mogelijk wanneer het absoluut onvermijdelijk is om het leven van zichzelf of een ander te beschermen (zie artikel 9 Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials - Eighth United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders (27 augustus - september 1990), *UN Doc. A/CONF.144/28/Rev.1*, 112 (1990); L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 108).

³³² Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 856; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 108; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 126-127.

³³³ Zie artikel 3 Universele Verklaring van de Rechten van de Mens van 10 december 1948, *UN Doc. A/RES/3/217* (1948); artikel 2 EVRM.

waaraan men wordt blootgesteld.³³⁴ Het Joegoslaviëtribunaal bevestigde dit door te stellen dat het principe van wettige verdediging verankerd is in de nationale rechtsorde van elke staat³³⁵ en als een regel van internationaal gewoonterecht kan worden aanzien.³³⁶ Individuen mogen dus geweld gebruiken wanneer dit nodig is om het leven van zichzelf of een ander te beschermen, op voorwaarde dat dit geweld niet verder gaat dan wat gezien de omstandigheden redelijkerwijze noodzakelijk is, en in de globale piraterijcontext wordt vaak beroep gedaan op deze klassieke rechtstheorie. Ter illustratie: in 2008 bracht een Indisch marineschip een piratenschip tot zinken, nadat de bedreiging werd geuit om het marineschip op te blazen en er schoten werden gelost.³³⁷

Los van wettige verdediging, kan geweld slechts als *ultimum remedium* worden ingezet: alle bronnen benadrukken op consistente wijze de criteria van noodzakelijkheid en proportionaliteit.³³⁸ Artikel 8bis *SUA Convention*, ingevoerd door het protocol van 2005, stelt bijvoorbeeld dat geen enkel gebruik van geweld het niveau mag overschrijden van wat in de gegeven omstandigheden minimaal noodzakelijk en redelijk is.³³⁹ In de *M/V Saiga*-zaak werd een gelijkaardige regel naar voor geschoven, die bepaalt dat gebruik van geweld slechts aanvaardbaar is wanneer dit onvermijdelijk, redelijk en noodzakelijk is.³⁴⁰ Net zoals dit het geval is in andere takken van het internationaal recht, moeten ook in het zeerecht overwegingen van menselijkheid toegepast worden, aldus het Internationaal Zeerechttribunaal: er wordt een stapsgewijze respons voorgeschreven indien men geconfronteerd wordt met piraterij, waarbij het gebruik van geweld voorafgegaan wordt door andere maatregelen, zoals het uitsturen van visuele en auditieve signalen en het afvuren van waarschuwingsschoten.³⁴¹ In de *M/V Saiga*-zaak besloot men dat het tot stoppen brengen van een schip door met scherp te schieten op de romp en de motor, zonder enige waarschuwing, als excessief gebruik van geweld kon worden bestempeld en dus niet gerechtvaardigd was.³⁴² Het Internationaal Zeerechttribunaal gaf aan wat de normale praktijk zou moeten zijn (respectief gebruik van internationaal erkende auditieve en visuele stopsignalen, waarschuwingsschoten in de lucht en voor de boeg en uiteindelijk redelijk gebruik van geweld, mits adequate waarschuwing en alle mogelijke inspanningen om te verzekeren

³³⁴ Zie artikel 31 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367; M. V. VLASIC e.a., “The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates”, 126.

³³⁵ Er dient wel rekening te worden gehouden met de specifieke voorwaarden en modaliteiten van het nationaal recht, aangezien het concept niet in elk land op identieke wijze wordt ingevuld: in Europa gelden weliswaar in grote lijnen dezelfde regimes (principes van noodzakelijkheid, effectiviteit en proportionaliteit), maar in België en een aantal andere landen is er bijvoorbeeld geen wettige verdediging mogelijk bij een aanval tegen goederen, terwijl dat in sommige staten wel toegestaan is. Er zijn ook verschillen te merken met betrekking tot de vereiste voltooiingsgraad van de aanval (*imminent attack* vs. *present attack*) en soms worden er vermoedens van wettige verdediging ingelast.

³³⁶ Zie Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Kordic and Cerkez*, Judgment, Case No. IT-95-14/2-T (26 februari 2001), §451.

³³⁷ Zie L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 108; “India sinks Somali pirate ship”, BBC News, 19 november 2008.

³³⁸ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 856; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 106-107.

³³⁹ Zie artikel 8bis *SUA Convention*.

³⁴⁰ Zie Internationaal Zeerechttribunaal, *M/V ‘Saiga’ (No 2)* (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, *ITLOS Reports* 1999, 10.

³⁴¹ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 856; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 107.

³⁴² Zie Internationaal Zeerechttribunaal, *M/V ‘Saiga’ (No 2)* (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, *ITLOS Reports* 1999, 10; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 107.

dat er geen levens in gevaar worden gebracht) en stelde vast dat in deze zaak niet aan de vereisten was voldaan.

Zelfs wanneer het gebruik van geweld onvermijdelijk is, mag het nog altijd niet verder gaan dan wat in de concrete situatie redelijk en noodzakelijk is.³⁴³ Dergelijke voorschriften zijn echter vaag en bieden weinig houvast voor concrete piraterijbestrijdingsacties, die door hun veelal multinationaal karakter nog eens met uiteenlopende interpretaties van de *rules of engagement* te maken kunnen krijgen.³⁴⁴ Men gaat er bovendien al te vaak van uit dat de ingezette oorlogsschepen gepast uitgerust zijn en dat het militair personeel aan boord getraind is om maritieme rechtshandhavingsacties, die niet vergeleken kunnen worden met een gewapend conflict, succesvol uit te voeren.³⁴⁵ Het valt ook op dat de ingebouwde veiligheden met betrekking tot het gebruik van geweld voornamelijk aandacht besteden aan de bescherming van het schip, de lading en de vrijheid van scheepvaart en slechts in mindere mate focussen op het waarborgen van de individuele rechten van de personen die aan de rechtshandhavingsacties worden onderworpen, wat zeer problematisch is.³⁴⁶ Daarom is de bescherming die door de mensenrechten wordt geboden ook zeer relevant met het oog op het uitoefenen van geweld en dwangmaatregelen binnen de context van piraterijbestrijding, want bij gebrek aan een duidelijke afbakening van de grenzen van maritieme rechtshandhavingsacties is het risico op excessen reëel.

2.1.4.4 Universele jurisdictie

De in artikel 105 LOSC geproclameerde universele jurisdictie gaat terug op internationaal gewoonterecht, dat reeds lang stelt dat elke staat gerechtigd is om in te grijpen in geval van piraterij, zelfs wanneer er geen aantoonbaar verband is.³⁴⁷ Het mag wel duidelijk zijn dat deze universele jurisdictie enkel geldt voor piraterij overeenkomstig de internationaalrechtelijke definitie en niet zomaar kan worden toegepast met betrekking tot misdrijven die in bepaalde nationale rechtsstelsels als piraterij worden omschreven.³⁴⁸ Waarom piraterij door het internationaal gewoonterecht wordt erkend als een inbreuk waaraan universele jurisdictie wordt gekoppeld, is echter onduidelijk. Het wordt vaak aangevoerd dat het deze unieke status ontleent aan de ernstige, gruwelijke aard van het misdrijf, maar dit blijkt moeilijk te verdedigen: ondanks het brede spectrum aan handelingen die onder piraterij kunnen worden geklasseerd en de zwaarwichtigheid van sommige incidenten, komt het over het algemeen nog niet in de buurt van andere misdrijven waarvoor universele jurisdictie

³⁴³ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 856; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 106-108.

³⁴⁴ *Infra* III.3.3.1.

³⁴⁵ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 856.

³⁴⁶ Resolutie 2125 schrijft bijvoorbeeld voor dat de rechtshandhavingsmaatregelen '*do not have the practical effect of denying or impairing the right of innocent passage to the ships of any third State*' (zie Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013); D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 856).

³⁴⁷ Zie PHIL, *The Case of the S.S. Lotus* (France v. Turkey), *PCIJ Series A*, n° 10, 1927, 25 (Dissenting Opinion of Mr. Moore); IGH, *Case Concerning the Arrest Warrant of 11 April 2000* (Democratic Republic of the Congo v. Belgium), Separate Opinion of President Guillaume, *ICJ Reports* 2002, 35; *United States v. Shi*, United States Court of Appeals 24 april 2008, 525 F.3d 709 (9th Cir. 2008), 722-724; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 860; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 55.

³⁴⁸ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 860; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 144.

geldt, zoals genocide en misdaden tegen de menselijkheid.³⁴⁹ Het lijkt in dat opzicht eerder vergelijkbaar met vermogensdelicten, geweldsmisdrijven tegen personen of gijzelingen aan land, waar het internationaal gewoonterecht geen universele jurisdictie aan toekent.³⁵⁰ Volgens critici ondermijnt de vroeger wijdverspreide praktijk van de kaapvaart, die enkel van piraterij kon worden onderscheiden door de staatstoestemming, ook de theorie dat piraterij omwille van zijn gruwelijk en verwerpelijk karakter universele jurisdictie rechtvaardigt.³⁵¹ Dit argument lijkt echter niet volledig terecht, aangezien het fenomeen van de kaapvaart binnen de context van maritieme oorlogsvoering moet worden geplaatst en er menig voorbeeld te vinden is van daden die in oorlogstijd aanvaardbaar zijn, maar in vreedstijd allerminst.

Een andere mogelijke verklaring betreft de 'denationalisatie' van piratenschepen en de resulterende jurisdictionele lacune: men gaat er immers vaak van uit dat piratenschepen hun nationaliteit verliezen, aangezien dit vroeger meermaals als juridisch gevolg van piraterijdelicten werd gesuggereerd, en piraten worden in elk geval zelden gepercipieerd als actoren die hun land vertegenwoordigen. Wanneer deze theorie wordt gevolgd, wordt snel duidelijk dat er geen aanknopingspunten meer zijn op vlak van jurisdictie en universele bevoegdheid moet in dat geval een oplossing bieden om het misdaadfenomeen te beteugelen. De initiële premisse van deze theorie kan in de context van het Internationaal Zeerechtverdrag, dat expliciet bepaalt dat de nationaliteit van een schip niet automatisch wordt ingetrokken in geval van piraterij en stelt dat enkel de vlaggenstaat bevoegd is om te beslissen over het verlies of behoud ervan, evenwel niet hooggehouden worden, waardoor dit evenmin een goede verklaring voor de aan piraterij gekoppelde universele jurisdictie biedt.³⁵² De meest overtuigende verantwoording lijkt bijgevolg de specifieke plaats van het misdrijf te zijn: de volle zee, waar elke staat (en dus de internationale gemeenschap in zijn geheel) belang heeft bij veilige handel en er geen territoriale jurisdictie geldt.³⁵³

³⁴⁹ Zie o.a. IGH, *Case Concerning the Arrest Warrant of 11 April 2000* (Democratic Republic of the Congo v. Belgium), Joint separate opinion of Judges Higgins, Kooijmans and Buergenthal, *ICJ Reports* 2002, 63; K. C. RANDALL, "Universal Jurisdiction under International Law", *Texas Law Review* 1988, 794-795; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 60-62.

³⁵⁰ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 860-861; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 145-146; C. KREB, "Universal Jurisdiction over International Crimes and the Institut de Droit international", *Journal of International Criminal Justice* 2006, 569.

³⁵¹ Zie E. KONTOROVICH, "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation", *Harvard International Law Journal* 2004, 222-223; J. M. GOODWIN, "Universal Jurisdiction and the Pirate: Time for an Old Couple to Part", *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2006, 981-982.

³⁵² Zie artikel 104 LOSC; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 146; J. LORIMER, *The Institutes Of The Law Of Nations: A Treatise Of The Jural Relations Of Separate Political Communities*, Londen, The Lawbook Exchange, 2005, 132.

³⁵³ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 147; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 62 en 64; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 152; D. LUBAN, J. R. O'SULLIVAN en D. P. STEWART, *International and Transitional Criminal Law*, New York, Aspen Publishers, 2009, 210; A. CASSESE, G. ACQUAVIVA, M. FAN en A. WHITING, *International Criminal Law: Cases and Commentary*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 312-313; J. W. F. SUNDBERG, "The Crime of Piracy" in M. C. BASSIOUNI (ed.), *International Criminal Law: Sources, Subjects and Contents*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 813; E. KONTOROVICH, "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation", *Harvard International Law Journal* 2004, 185 en 192; K. C. RANDALL, "Universal Jurisdiction under International Law", *Texas Law Review* 1988, 794-795; M. C. BASSIOUNI, "Universal Jurisdiction for International Crimes: Historical Perspectives and Contemporary Practice", *Virginia Journal Of International Law* 2001, 96.

Internationaal gewoonterecht lijkt uit te gaan van universele strafrechtelijke jurisdictie, waardoor elke staat bevoegd is om piraterijverdachten te vervolgen en berechten.³⁵⁴ Sommigen menen dat diezelfde rechtsbasis aanwezig is in artikel 105 LOSC, maar de specifieke bewoordingen blijken dit op het eerste zicht tegen te spreken: er wordt duidelijk gesteld dat de rechtbanken van de staat die de aanhouding heeft verricht (*'state which carried out the seizure'*) bevoegd zijn om de straffen uit te spreken.³⁵⁵ Vooral het contrast met het eerste deel van het artikel, waarin verklaard wordt dat elke staat (*'every state'*) bevoegd is om piratenschepen aan te houden en de personen aan boord te arresteren, doet veronderstellen dat de universele jurisdictie niet zomaar van toepassing is op de bevoegdheid om piraterijverdachten te vervolgen en berechten.³⁵⁶ Aanhangers van deze visie gaan er dan ook van uit dat artikel 105 LOSC beperkte universele jurisdictie proclameert en een soort trechtersysteem opzet: iedere staat is bevoegd om universele handhavingsjurisdictie uit te oefenen, maar enkel de staat die daarin slaagt en de piraten arresteert, krijgt de strafrechtelijke bevoegdheid toegekend om deze te vervolgen.³⁵⁷

Zoals verder in dit werk aan bod komt, probeert men deze theorie ook te staven aan de hand van een ongelukkige interpretatie van een commentaar van de ILC.³⁵⁸ Gelet op de draagwijdte van de universele jurisdictie volgens het internationaal gewoonterecht en het gebrek aan een duidelijke verantwoording voor een radicaal afwijkende regeling in de voorbereidende werken, moet artikel 105 LOSC evenwel genuanceerd geïnterpreteerd worden en blijkt vervolging door andere staten ook mogelijk: het zou immers vreemd zijn als men plots breekt met een lange traditie en exclusieve bevoegdheid van de staat die de aanhouding heeft verricht (*forum deprehensionis*) voorschrijft, waardoor vervolging en berechting door andere landen uitgesloten is.³⁵⁹ Ondanks het feit dat het artikel niet opgesteld is als een klassieke *conflict-of-law rule*, lijkt het er eerder op dat de bepaling geen autonome rechtsbasis vormt voor strafrechtelijke jurisdictie en slechts wijst op de logische voorrang voor de staat die de aanhouding heeft verricht, indien er conflicterende aanspraken zouden zijn.³⁶⁰ Anderen, gesteund door de commentaar op het Internationaal Zeerechtverdrag, menen dan

³⁵⁴ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861.

³⁵⁵ Zie I. SHEARER, "Piracy" in R. WOLFRUM (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2013, 320-326; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 99; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 316-317; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 148-150; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 314; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 68; Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011).

³⁵⁶ Zie artikel 105 LOSC.

³⁵⁷ Zie o.a. E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 314; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 99.

³⁵⁸ *Infra* V.2.1.3.

³⁵⁹ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 150; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 316-319; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 68-69.

³⁶⁰ De inhoud en bewoordingen van de *Djibouti Code of Conduct* lijken dit ook te ondersteunen: "The Participant which carried out the seizure pursuant to paragraph 4 may, subject to its national laws, and in consultation with other interested entities, waive its **primary right to exercise jurisdiction** and authorize any other Participant to enforce its laws against the ship and/or persons on board" (zie artikel 4, §7 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, Djibouti, 29 januari 2009, *IMO Doc. C 102/14* (2009); D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 151; R. LAGONI, "Piraterie und widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt" in J. IPSEN en E. SCHMIDT-

weer dat de tweede zin van artikel 105 *LOSC* enkel het gewoonterechtelijke principe wil bevestigen dat piraterijvervolgingen uiteindelijk moeten terugvallen op nationale strafwetgeving, die het misdrijf definieert en de procedure en strafmaat bepaalt.³⁶¹

Los van de universele strafrechtelijke jurisdictie, dient er ook op gewezen te worden dat het internationaal gewoonterecht toelaat dat staten andere gronden voor extraterritoriale strafrechtelijke jurisdictie invoeren in hun nationale wetgeving, in het bijzonder gebaseerd op de nationaliteit van de piraterijverdachte of het slachtoffer (actief en passief personaliteitsprincipe) of de nationaliteit van het piratenschip of aangevallen schip (principe van de vlaggenstaat).³⁶² Binnen deze context moeten ook de *SUA Convention* en de *Hostage-Taking Convention* vernoemd worden, aangezien deze verdragen de verdragsstaten zelfs verplichten om jurisdictie op te nemen met betrekking tot de beschreven misdrijven, waarvan de voorwaarden potentieel vervuld kunnen zijn bij het plegen van daden van piraterij of *armed robbery against ships*, indien ze gepleegd worden binnen het territorium van de betrokken staat (inclusief territoriale zee), tegen of aan boord van schepen onder hun vlag of door één van hun onderdanen.³⁶³

2.2 SUA Convention

2.2.1 Situering

Binnen de context van de wereldwijde piraterijbestrijding dient niet alleen het Internationaal Zeerechtverdrag, maar ook het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart (*Convention on Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* of *SUA Convention*) van 1988 en het bijhorende protocol van 2005 vermeld te worden, die de problematiek van geweldplegingen op zee en de noodzaak om dit aan te pakken benadrukten.³⁶⁴ De IMO nam dit verdrag, dat op 1 maart 1992 in werking trad, aan naar aanleiding van het beruchte incident met de *Achille Lauro*, dat de voornaamste zwaktes van het Internationaal Zeerechtverdrag blootlegde, en op initiatief van verschillende landen, die naast de beperkt omschreven gevallen van piraterij ook maritiem terrorisme en andere gerelateerde misdrijven op zee beteugeld wilden zien.³⁶⁵ Door de vele opties die het biedt, zien velen het instrument als een uitstekend alternatief voor het Internationaal Zeerechtverdrag en wordt het een belangrijke rol toegedicht in de strijd tegen de piraterij. Het ruim toepassingsgebied en de krachtdadige bepalingen,

JORTZIG (eds.), *Recht – Staat - Gemeinwohl: Festschrift für Dietrich Rauschning*, Keulen, Carl Heymanns Verlag, 2001, 521).

³⁶¹ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 151; M. H. NORDQUIST, S. N. NANDAN en S. ROSENNE (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary – Volume III*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, 212-216.

³⁶² Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861-862.

³⁶³ Zie artikel 6, §1 *SUA Convention*; artikel 5 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

³⁶⁴ Zie *SUA Convention*; Protocol op het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart van 10 maart 1988 (14 oktober 2005), *IMO Doc. LEG/CONF.15/21* (2005); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 388; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 42.

³⁶⁵ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 595-596 en 848; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 281; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 388; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 119-120; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 25; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 66; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 50.

waaronder het fameuze ‘*aut dedere aut judicare*’-principe, wijzen er alvast op dat de *SUA Convention* over veel potentieel beschikt en in staat is om een aanzienlijke bijdrage te leveren.

2.2.2 Toepassingsgebied

2.2.2.1 Materieel

In de eerste twee bepalingen wordt een definitie van een schip gegeven, die strookt met de internationaalrechtelijke praktijk, en wordt net als in de piraterijbepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag bepaald dat oorlogsschepen of schepen in overheidsdienst niet onder het toepassingsgebied vallen.³⁶⁶ Het materieel toepassingsgebied van de *SUA Convention*, dat wordt omschreven door een lange opsomming van illegale en intentionele daden en door het protocol van 2005 nog eens aanzienlijk werd verruimd, is zeer uitgebreid en bevat geen vereiste van persoonlijke doeleinden: over het algemeen wordt het intentioneel kapen of beschadigen van een schip (of een poging daartoe), alsook het plegen van gewelddaden tegen personen aan boord, als een inbreuk op het verdrag beschouwd, wat veel ruimer is dan de piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag.³⁶⁷ De regelgeving doelt dus eveneens (en gelet op de oorspronkelijke motieven bij de creatie van het verdrag zelfs voornamelijk) op politiek geïnspireerde daden en de vaak gehekkelde tweeschepenvereiste geldt hier niet.³⁶⁸ Een andere manier waarop de *SUA Convention* zich onderscheidt van het Internationaal Zeerechtverdrag, is de strafbaarstelling van pogingen en bedreigingen tot het stellen van één van de opgesomde misdrijven.³⁶⁹ Om als ‘bedreiging’ te kunnen worden aangemerkt, dient er wel toereikende nationale wetgeving te bestaan om dit begrip te definiëren en de *SUA Convention* beperkt de criminalisering ervan tot welbepaalde inbreuken. Een handeling kan ook enkel als een bedreiging worden beschouwd indien het waarschijnlijk is dat de veilige navigatie van het betrokken schip in gevaar komt.

2.2.2.2 Territoriaal

Het territoriaal toepassingsgebied is ook nog eens ruimer: het verdrag is van toepassing vanaf een getroffen schip van plan is om een internationale reis te ondernemen en dus de grenzen van de territoriale zee van een staat wenst te overschrijden.³⁷⁰ Dit is zowel het geval indien men richting

³⁶⁶ Zie artikel 1 en 2 *SUA Convention*.

³⁶⁷ Zie artikel 3 *SUA Convention*; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 25-26 en 28.

³⁶⁸ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 848; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 389; A. FAKHRY, “Piracy across maritime law: is there a problem of definition?” in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 103-105; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 120; J. A. ROACH, “General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy” in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 125-126; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 103-105; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 119; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 25-26 en 29; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 67; J. HARRELSON, “Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry”, *American University International Law Review* 2010, 293.

³⁶⁹ Zie artikel 3, §2 en 3 *quater SUA Convention*; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 29-30.

³⁷⁰ Zie artikel 4, §1 *SUA Convention*; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 389; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 119-120; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law

volle zee vaart vanuit de territoriale zee van een bepaalde staat of dit in omgekeerde richting beoogt te doen, als wanneer men van plan is zich vanuit de territoriale zee van de ene staat naar de territoriale zee van een andere staat te begeven, ongeacht de precieze ligging op het ogenblik van het misdrijf en weliswaar met uitsluiting van zogenaamde '*short range cabotage*' en bepaalde vormen van verkeer in internationale zeestraten. De *SUA Convention* beperkt zich dus niet tot gevallen op volle zee en kan ook worden toegepast op incidenten in territoriale of interne wateren, wat gelet op de veelvuldig voorkomende piraterijaanvallen nabij de kust een belangrijk gegeven is.³⁷¹ Los daarvan wordt ook nog gesteld dat het verdrag bij niet-ervulling van deze voorwaarde toch nog toepassing kan vinden indien de vermeende dader op het grondgebied van een andere staat (in verhouding tot de staat in wiens territoriale zee het betrokken schip zich bevond) wordt aangetroffen.³⁷² Het is dus duidelijk dat de opstellers van de *SUA Convention* het territoriaal toepassingsgebied zo ruim mogelijk wilden houden: er wordt enkel geëist dat er een internationaal element aanwezig is en bijgevolg niet alles terug te voeren is naar één staat.³⁷³ Enkel wanneer een schip dat niet van plan is om de territoriale zee te verlaten in voornoemde zone wordt aangevallen, voorziet de *SUA Convention* geen oplossing, maar in een dergelijk scenario moet de nationale wetgeving van de kuststaat in principe soelaas bieden.

2.2.3 Juridisch regime

2.2.3.1 Algemeen

De *SUA Convention* bevat verschillende krachtdadig ogende regels die niet aanwezig zijn in het Internationaal Zeerechtverdrag en creëert op die manier een apart regime, dat zeer pragmatisch kan worden aangewend in de context van piraterijbestrijding en door het opleggen van vervolgingsverplichtingen aan specifieke staten niet afhankelijk is van altruïsme.³⁷⁴ Het systeem kan beknopt omschreven worden als volgt: via verschillende bepalingen wordt een kader opgezet dat verplichte en discretionaire jurisdictie toekent aan bepaalde staten, die op één of andere manier in verband kunnen worden gebracht met een in de *SUA Convention* beschreven misdrijf.³⁷⁵ De verantwoordelijkheden kunnen in theorie niet doorgeschoven worden, want de verdragsstaat op

on Maritime Piracy", 27-28; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 155; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51.

³⁷¹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 27; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67.

³⁷² Zie artikel 4, §2 *SUA Convention*; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 389; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 28; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51.

³⁷³ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 28; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51.

³⁷⁴ Zie J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 124-125; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 118-120; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 50; R. C. BECKMAN, "The 1988 *SUA Convention* and 2005 *SUA Protocol*: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism" in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN en P. LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Florida, Auerbach Publications, 2009, 187-198; P. MEJIA en P. MUKHERJEE, "The *SUA Convention* 2005: A Critical Evaluation of Its Effectiveness in Suppressing Maritime Criminal Acts", *Journal of International Maritime Law* 2006, 170-191; G. PLANT, "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *International and Comparative Law Quarterly* 1990, 27-56.

³⁷⁵ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 26-27; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 66-67; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51-52.

wiens grondgebied de verdachte zich bevindt, dient deze in hechtenis te nemen om ofwel zelf te vervolgen, ofwel uit te leveren aan één van de verdragsstaten die gehouden of gerechtigd zijn om jurisdictie uit te oefenen. Kapiteins van een schip beschikken over de bevoegdheid om van inbreuken op het verdrag verdachte personen over te dragen aan een kuststaat, die de overdracht enkel kan weigeren indien men kan aantonen dat het verdrag niet van toepassing is en, indien men de bal niet terugkaatst door de overdracht van de verdachte naar de vlaggenstaat van het aanhoudend schip te vragen, moet voorzien in de uitlevering of vervolging van de verdachte.

2.2.3.2 Beoogde misdrijven

Eerst en vooral wordt een lange opsomming van daden geformuleerd die, indien ze op onwettige en intentionele wijze worden gesteld en de veilige vaart van het schip waarschijnlijk in het gedrang brengen, als misdrijven worden aangemerkt onder het verdrag: dit gaat van gewelddadige kaping van een schip, gewelddaden tegen personen aan boord en beschadiging van het schip of de lading, tot het plaatsen van explosieven en het saboteren van de navigatiesystemen.³⁷⁶ Pogingen, bedreigingen en medeplichtigheid worden eveneens geïsoleerd en het protocol van 2005 voegde nog een aantal misdrijven toe, waaronder het vervoeren van een persoon van wie men weet dat deze één van de opgesomde misdrijven heeft gepleegd.³⁷⁷ Door het gebrek aan enige tijdsbeperking of een link tussen het transport en het misdrijf, lijkt deze bepaling nog verder te gaan dan klassieke medeplichtigheid en kan het daarom uiterst nuttig blijken. Hoewel piraterij nergens specifiek strafbaar wordt gesteld in de *SUA Convention*, is het duidelijk dat de opgesomde misdrijven zeer relevant kunnen zijn binnen die context en door hun ruim karakter waarschijnlijk makkelijker toepassing kunnen vinden.³⁷⁸ Net als in het Internationaal Zeerechtverdrag betreffen het geen substantieve strafbepalingen waarop nationale vervolgingsprocedures kunnen steunen³⁷⁹, maar er wordt wel expliciet gestipuleerd dat de verdragspartijen de omschreven misdrijven in hun nationale wetgeving strafbaar dienen te stellen met ‘*appropriate penalties*’ die de ernstige aard van de misdrijven in acht nemen, een verplichting die niet terug te vinden is in het Internationaal Zeerechtverdrag.³⁸⁰

2.2.3.3 Jurisdictie

Vervolgens is er voorzien in een gedetailleerde jurisdictieregeling, waarbij staten op basis van een bepaalde band met het misdrijf enerzijds verplicht worden om hun rechtsmacht hierover uit te oefenen, of anderzijds in de mogelijkheid worden gesteld.³⁸¹ Er is dus geen sprake van universele jurisdictie zoals in het Internationaal Zeerechtverdrag en de bevoegdheid berust altijd bij specifiek

³⁷⁶ Zie artikel 3 *SUA Convention*; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 119; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 153; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 25-26; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 66; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 50.

³⁷⁷ Zie artikel 3, §2, 3^{ter} en 3^{quater} *SUA Convention*.

³⁷⁸ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 25-26; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 66.

³⁷⁹ Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 156.

³⁸⁰ Zie artikel 5 *SUA Convention*; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 119; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 155; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 73; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 47; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 54.

³⁸¹ Zie artikel 6 *SUA Convention*.

aangeduide staten.³⁸² De *SUA Convention* voorziet in twee bevoegdheidstypes: verplichte en discretionaire jurisdictie.³⁸³ Verplichte jurisdictie van een staat manifesteert zich wanneer een misdrijf tegen of op één van zijn schepen³⁸⁴, binnen zijn grondgebied (inclusief territoriale zee) of door zijn onderdanen werd gepleegd.³⁸⁵ In deze gevallen dient de betrokken staat alle noodzakelijke maatregelen te nemen om zijn jurisdictie te doen gelden.³⁸⁶ Indien de vermoedelijke dader staatloos is en zijn voornaamste verblijfplaats binnen een bepaalde staat heeft, één van de onderdanen tot de slachtoffers behoort³⁸⁷ of het misdrijf werd gepleegd om een staat tot het stellen of nalaten van een bepaalde handeling te dwingen³⁸⁸, dan kan de betrokken staat jurisdictie uitoefenen, maar is het

³⁸² Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 391; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 26; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 156-161; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51.

³⁸³ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 390; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51-52.

³⁸⁴ De jurisdictie van de vlaggenstaat wordt breed geïnterpreteerd, waardoor het in principe niet beperkt wordt tot misdrijven die aan boord van het schip werden gepleegd. Het kan volgens velen uitgebreid worden naar illegale activiteiten aan land ter voorbereiding van de aanval tegen het schip, zoals het identificeren en lokaliseren van het doelwit en het voorzien van wapens, zodat indirecte medeplichtigen en tussenpersonen ook onder het vlaggenstaatsprincipe vallen. Zelfs indien de piraterijaanval wordt afgeslagen voor de voltooiing ervan, lijkt de vlaggenstaat bevoegd om de verdachten te vervolgen (zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 158).

³⁸⁵ Zie artikel 6, §1 *SUA Convention*; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 390; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51-52.

³⁸⁶ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 119-120; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 66-67; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51-52.

³⁸⁷ Het baseren van jurisdictie op het passief personaliteitsprincipe is traditioneel een zeer controversiële kwestie, maar deze terughoudendheid werd overboord gegoooid bij internationale en regionale verdragen inzake transnationale terrorismebestrijding. Bij het opstellen van de *SUA Convention* had vooral de VS, die normaal zeer sceptisch staat tegenover het concept, er groot belang bij om deze jurisdictiegrond in te voeren, aangezien Amerikaanse staatsburgers prominente doelwitten blijken te zijn voor terroristen en het onwaarschijnlijk is dat men op basis van de nationaliteit van de dader jurisdictie kan uitoefenen. Het enige overblijfsel van de latente terughoudendheid ten aanzien van het passief personaliteitsprincipe is de facultatieve aard van deze jurisdictiegrond in de *SUA Convention*. Er dient tevens opgemerkt te worden dat de bevoegdheid enkel kan worden ingeroepen als het slachtoffer een natuurlijke persoon betreft: rechtspersonen zoals een rederij komen niet in aanmerking (zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 159-160; M. HALBERSTAM, "Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law* 1988, 302).

³⁸⁸ Deze jurisdictiegrond vormt een toepassing van zogenaamde '*protective jurisdiction*', die staten toelaat om misdrijven te vervolgen indien hun veiligheid of fundamentele staatsbelangen erdoor werden aangetast. Het concept, dat ook in Amerikaanse wetgeving kan worden teruggevonden en reeds lang gebruikt wordt door de Verenigde Staten om overzeese drugtrafiek tegen te gaan, is vooral ontwikkeld met het oog op terrorismebestrijding. Het is bijgevolg zeer twijfelachtig of dit ook kan worden toegepast op piraterijmisdrijven, waar per definitie geen politieke aspecten aan vasthangen. Sommigen zien het echter ruim en menen dat naburige landen, die aantonen dat hun veiligheid in het gedrang komt door het geweld en de wapencirculatie die met piraterij gepaard gaan of bewijzen dat hun toeristische sector er zware schade door heeft ondervonden, eveneens gebruik kunnen maken van deze jurisdictiegrond. Zo zouden in theorie ook andere staten aanspraak kunnen maken op jurisdictie, indien ze aanvoeren dat veilige scheepvaart of maritieme handel een fundamenteel nationaal belang vertegenwoordigt dat door piraterij wordt bedreigd (zie o.a. §402, 3 Restatement (Third) of the Foreign Relations Law of the United States; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 27; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 161; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67; B. E. CARTER, P. R. TRIMBLE en A. S. WEINER, *International Law*, New York, Aspen Publishers, 2007, 703; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 226-227; R. P. KELLEY, "UNCLOS, but No Cigar: Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy", *Minnesota Law Review* 2011, 2293; E. KONTOROVICH, "Beyond the Article I Horizon:

daar niet toe gehouden.³⁸⁹ In dergelijke situaties wordt de Secretaris-Generaal van de IMO op de hoogte gesteld van het opnemen of herroepen van jurisdictie.³⁹⁰ De *SUA Convention* stipuleert tevens dat de uitoefening van strafrechtelijke jurisdictie op basis van nationale wetgeving niet wordt uitgesloten.³⁹¹ Men zou dus bijvoorbeeld kunnen voorzien in een passief personaliteitsprincipe dat ook van toepassing is op rechtspersonen, waardoor vervolging door de staat van de nationaliteit van de scheepseigenaar mogelijk wordt.³⁹²

Door middel van een dergelijke waslijst aan jurisdictiegronden tracht de *SUA Convention* mogelijke lacunes te vermijden, maar zorgt ze helaas ook voor vragen: wat gebeurt er indien verschillende landen jurisdictie wensen op te nemen? Als de conflicterende aanspraken afkomstig zijn van een staat met verplichte jurisdictie volgens artikel 6, §1 *SUA Convention* en een staat met discretionaire bevoegdheid op basis van artikel 6, §2 *SUA Convention*, lijkt het logisch dat eerstgenoemde voorrang geniet, maar wanneer de jurisdictieclaims uit eenzelfde bevoegdheidscategorie komen, schrijft de *SUA Convention* geen regels voor.³⁹³ In zo'n situatie beschikt de staat die de verdachte heeft aangehouden dus over beslissingsmacht en dient het de knoop door te hakken. Zoals verder nog wordt beschreven, zal een staat die de verdachte niet zelf wenst te vervolgen en meerdere uitleveringsverzoeken ontvangt, bij zijn keuze wel rekening dienen te houden met de belangen van de vlaggenstaat van het aangevallen schip, die dus de voorkeur lijkt te verdienen.³⁹⁴

2.2.3.4 Aut dedere aut judicare

Een speciale regeling is voorzien wanneer een vermoedelijke dader van één van de beschreven misdrijven zich op het grondgebied van een verdragsstaat bevindt: in dat geval dient de betrokken staat alle noodzakelijke maatregelen te nemen om zijn jurisdictie te laten gelden, tenzij het deze persoon uitlevert aan één van de verdragsstaten die op basis van de hiervoor besproken bepalingen jurisdictie kunnen uitoefenen.³⁹⁵ De zogenaamde 'extradite or prosecute'-bepaling, die geïnspireerd door het bekende adagium 'aut dedere aut judicare' de verplichting oplegt aan verdragsstaten op wiens grondgebied de verdachte wordt aangetroffen om deze ofwel zelf te vervolgen, ofwel uit te leveren, betreft een heel belangrijk aspect van de *SUA Convention*.³⁹⁶ De *SUA Convention* volgt het zogenaamde *Hague Model*, dat bepaalt dat de verplichting van een staat om in vervolging te

Congress's Enumerated Powers and Universal Jurisdiction over Drug Crimes", *Minnesota Law Review* 2009, 1231).

³⁸⁹ Zie artikel 6, §2 *SUA Convention*; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 390; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 120; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 27; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 52.

³⁹⁰ Zie artikel 6, §3 *SUA Convention*.

³⁹¹ Zie artikel 6, §5 *SUA Convention*.

³⁹² Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 160.

³⁹³ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 390-391.

³⁹⁴ Zie artikel 11, §5 *SUA Convention*.

³⁹⁵ Zie artikel 6, §4 en 10, §1 *SUA Convention*; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 391; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 120; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 52.

³⁹⁶ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 31; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 163; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 51; M. DEL CHICCA, "Universal jurisdiction as obligation to prosecute or extradite", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 83-93.

voorzien niet langer afhankelijk is van een eerdere uitleveringsaanvraag die werd geweigerd.³⁹⁷ Op deze manier probeert het verdrag vervolging en bestraffing te garanderen en worden staten gedwongen om hun verantwoordelijkheid op te nemen: de juridische lacune die zou kunnen ontstaan wanneer een verdachte zich schuilhoudt in een staat die niet bereid is om een vervolgingsprocedure op te starten, wordt op deze manier vermeden.³⁹⁸ Indien de omstandigheden dit vereisen, dient de betrokken staat de verdachte overeenkomstig de relevante nationale wetsbepalingen in hechtenis te nemen of moet men andere maatregelen nemen om te verzekeren dat deze op zijn grondgebied blijft tot een uitlevering bewerkstelligd kan worden of strafrechtelijke vervolging kan worden ingesteld.³⁹⁹

2.2.3.5 Werking en procedure

Er volgt onmiddellijk een preliminair feitenonderzoek en de betrokken staat brengt de verdragsstaten die op basis van artikel 6, §1 *SUA Convention* jurisdictie dienen uit te oefenen (en andere geïnteresseerde staten, wanneer men dit wenst) zo snel mogelijk op de hoogte van de hechtenis van de persoon en de omstandigheden die daartoe geleid hebben.⁴⁰⁰ De bevindingen van het preliminair onderzoek worden overgemaakt en men geeft aan of men van plan is om jurisdictie uit te oefenen. Wanneer de verdachte niet wordt uitgeleverd, is de staat verplicht om het vervolgingsproces in gang te zetten, zonder enige uitzondering en ongeacht of het misdrijf al dan niet op zijn grondgebied plaatsvond.⁴⁰¹ Deze procedures worden volgens de nationale wetgeving gevoerd en de bevoegde autoriteiten dienen op dezelfde manier te beslissen als bij elke andere ernstige zaak. Alle gegarandeerde rechten die volgens het nationaal recht van toepassing zijn op dergelijke procedures worden toegekend aan de verdachte, die een eerlijke behandeling geniet in alle fases van de procedure.⁴⁰²

Om de mogelijkheid tot uitlevering realistisch te houden, worden alle in de *SUA Convention* beschreven misdrijven geacht in aanmerking te komen voor uitlevering en dienen de verdragsstaten inspanningen te leveren om deze misdrijven in alle uitleveringsverdragen met andere verdragspartijen op te nemen: bij gebrek aan een uitleveringsverdrag, kan een verdragsstaat die uitlevering daarvan afhankelijk stelt na een verzoek van een andere staat de *SUA Convention* als wettelijke basis beschouwen, terwijl verdragsstaten die uitleveringsverdragen niet als noodzakelijke voorwaarde aanmerken de in de *SUA Convention* beschreven misdrijven onderling als voor

³⁹⁷ Het regime ontleent zijn naam aan de plaats waar de *Unlawful Seizure Convention*, die voor het eerst met een dergelijke regeling naar buiten kwam, in 1970 werd gesloten. Sindsdien volgen de meeste verdragen dit model en wordt de voorkeur gegeven aan vervolging door de staat waar de verdachte wordt aangetroffen: uitlevering is slechts een alternatief, dat niet als eerste optie naar voren wordt geschoven (zie *Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft* of 16 December 1970, *United Nations Treaty Series*, vol. 860, 105; D. GUILFOYLE, *International Criminal Law*, Oxford, Oxford University Press, 2016, 48; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 163; C. KREß, "Universal Jurisdiction over International Crimes and the Institut de Droit international", *Journal of International Criminal Justice* 2006, 567-568).

³⁹⁸ Bij het opstellen van de *SUA Convention* koos men voornamelijk voor dit regime om te verhinderen dat terroristen de plaats van de misdaad zouden ontvluchten om zich naar een staat te begeven waar men niet vervolgd of uitgeleverd zou worden (een zogenaamde 'safe haven') en anticipeerde men niet onmiddellijk op scenario's waarin piraten in hechtenis worden gehouden op oorlogsschepen ten gevolge van maritieme rechtshandavingsoperaties (zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 163).

³⁹⁹ Zie artikel 7, §1 *SUA Convention*.

⁴⁰⁰ Zie artikel 7, §2 en 5 *SUA Convention*.

⁴⁰¹ Zie artikel 10, §1 *SUA Convention*.

⁴⁰² Zie artikel 10, §2 *SUA Convention*.

uitlevering in aanmerking komende misdrijven erkennen, onderhevig aan de voorwaarden die door het nationaal recht worden opgelegd.⁴⁰³ Wanneer er meerdere uitleveringsverzoeken binnenlopen en de verzochte staat de verdachte niet wenst te vervolgen, zal deze bij zijn keuze rekening houden met de belangen en verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat van het aangevallen schip en moet er in elk geval worden nagegaan of de rechten van de verdachte gegarandeerd kunnen worden door de verzoekende staat.⁴⁰⁴

Hoewel de *SUA Convention* niet specifiek op piraterij is gericht, bevat het verdrag nog een bepaling die binnen deze context een grote meerwaarde kan bieden: er wordt namelijk gesteld dat elke kapitein van een schip van één van de verdragsstaten het recht heeft om personen, met betrekking tot wie men gegronde vermoedens heeft dat deze zich schuldig hebben gemaakt aan één van de beschreven misdrijven, af te leveren bij een andere verdragsstaat, mits de nodige voorschriften en kennisgevingen in acht worden genomen.⁴⁰⁵ Op voorwaarde dat het beiden verdragsstaten betreffen, kunnen schepen die piraten gevangen hebben genomen zich dus begeven naar een kuststaat en de daders daar overhandigen om vervolgd of uitgeleverd te worden.⁴⁰⁶ Na de overdracht bevindt de verdachte zich immers op het grondgebied van een verdragsstaat en geldt de eerder besproken '*aut dedere aut judicare*'-regel. De ontvangende verdragsstaat moet deze overdracht in principe accepteren en kan enkel weigeren wanneer het meent dat de *SUA Convention* niet van toepassing is op de feiten die aanleiding geven tot de overdracht, waarbij de redenen voor de weigering in een verklaring worden neergeschreven.⁴⁰⁷

De ontvangende staat kan wel de bal terugkaatsen en de overdracht van de verdachte naar de vlaggenstaat van het aanhoudend schip vragen, die dit verzoek steeds in overweging moet nemen en bij een weigering eveneens gehouden is tot een met redenen omklede verklaring.⁴⁰⁸ Artikel 8 *SUA Convention* lijkt immers ook plichten voor de vlaggenstaat van het aanhoudend schip te impliceren: indien de vlaggenstaat de kapitein heeft bevolen om de verdachte naar de dichtstbijzijnde verdragsstaat over te brengen, is men in principe verplicht om akkoord te gaan met de navolgende overdracht.⁴⁰⁹ Desalniettemin kan de bepaling heel wat praktische problemen verhelpen, aangezien het betrokken schip anders opgescheept blijft zitten met de verdachte en zijn reisplannen zou moeten wijzigen om deze zo snel mogelijk naar het grondgebied van de vlaggenstaat te brengen. Bovendien kan het '*catch and release*'-fenomeen in theorie aan banden worden gelegd: indien de vlaggenstaat orders zou geven aan de kapitein om een verdachte zonder gerechtelijke stappen vrij te laten, kan dit als een schending van een internationaalrechtelijke verplichting onder de *SUA Convention* worden beschouwd.⁴¹⁰

⁴⁰³ Zie artikel 11, §1-3 *SUA Convention*.

⁴⁰⁴ Zie artikel 11, §5-6 *SUA Convention*.

⁴⁰⁵ Zie artikel 8, §1 *SUA Convention*; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 318; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 54-55.

⁴⁰⁶ Sommigen auteurs menen echter dat deze bevoegdheid enkel toekomt aan de kapitein van een privaat schip en niet aan de commandant van een oorlogsschip (zie o.a. A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 47).

⁴⁰⁷ Zie artikel 8, §3 *SUA Convention*.

⁴⁰⁸ Zie artikel 8, §5 *SUA Convention*.

⁴⁰⁹ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 54-55.

⁴¹⁰ Zie artikel 5 en 8 *SUA Convention*; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 33; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 55.

Verder bevat de *SUA Convention* ook een effectieve samenwerkingsplicht met betrekking tot de preventie van de beschreven misdrijven en wordt een doorgedreven systeem van informatie-uitwisseling en medewerking in strafzaken vooropgesteld.⁴¹¹ Elke staat die redenen heeft om te geloven dat een in de *SUA Convention* vermeld misdrijf gepleegd zal worden, dient dit zo snel mogelijk te laten weten aan de staten die overeenkomstig artikel 6 *SUA Convention* jurisdictie kunnen opnemen en maakt daarbij alle relevante informatie over.⁴¹² Er worden tevens regels vastgelegd met betrekking tot informatie-uitwisseling aan de Secretaris-Generaal van de IMO, die op de hoogte moet worden gehouden van eventuele incidenten, samenwerkingsacties op vlak van preventie, maatregelen tegen verdachten en ontwikkelingen op vlak van uitleverings- of vervolgingsprocedures.⁴¹³ Deze inlichtingen worden vervolgens doorgespeeld naar alle verdragsstaten, IMO-lidstaten, andere betrokken landen en relevante intergouvernementele organisaties.⁴¹⁴

2.2.3.6 Toevoegingen protocol 2005

Het protocol van 2005, dat 17 jaar na het oorspronkelijk verdrag werd ingevoerd, zorgde voor de toevoeging van bijkomende misdrijven en heel wat andere nuttige correcties en aanvullingen.⁴¹⁵ Zo wordt als een soort uitbreiding op de verplichte strafbaarstelling van de vermelde misdrijven bepaald dat elke verdragspartij in de mogelijkheid moet voorzien om een rechtspersoon, waarvan de zetel zich binnen zijn landsgrenzen bevindt of die volgens zijn nationale wetgeving is opgericht, aansprakelijk te stellen indien één van zijn bestuurders in die hoedanigheid één van de in de *SUA Convention* beschreven misdrijven heeft gepleegd.⁴¹⁶ Een belangrijke innovatie is ook het vastleggen van nadere regels met betrekking tot het aanhouden, aan boord gaan en onderzoeken van schepen op volle zee.⁴¹⁷ De algemene internationaalrechtelijke principes, die onder meer stellen dat de toestemming van de vlaggenstaat moet worden bekomen, worden in de oorspronkelijke verdragstekst reeds bevestigd⁴¹⁸, maar een door het protocol ingevoerde bepaling legt de te volgen procedure gedetailleerd uit en voorziet tevens in veiligheidsvoorschriften en de bescherming van de mensenrechten.⁴¹⁹ De duidelijke regels sluiten mogelijke discussies uit en zorgen ervoor dat dergelijke delicate acties vlot en probleemloos kunnen verlopen. Ze zijn van toepassing op situaties waarin een schip, varend onder een andere vlag, zich buiten de territoriale zee van een staat bevindt en er redelijke gronden bestaan om te vermoeden dat dit schip of de personen aan boord betrokken zijn geweest, betrokken zijn of betrokken zullen zijn bij één van de in de *SUA Convention* vermelde misdrijven.⁴²⁰

⁴¹¹ Zie artikels 12-13 *SUA Convention*.

⁴¹² Zie artikel 14 *SUA Convention*.

⁴¹³ Zie artikel 15, §1-2 *SUA Convention*.

⁴¹⁴ Zie artikel 15, §3 *SUA Convention*.

⁴¹⁵ Zie Protocol op het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart van 10 maart 1988 (14 oktober 2005), *IMO Doc. LEG/CONF.15/21* (2005); V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 50-52.

⁴¹⁶ Zie artikel 5*bis* *SUA Convention*.

⁴¹⁷ Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 98; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 30; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 52.

⁴¹⁸ Zie artikel 9 *SUA Convention*.

⁴¹⁹ Zie artikel 8*bis*, §5-11 *SUA Convention*.

⁴²⁰ Zie artikel 8*bis*, §5 *SUA Convention*.

Wanneer de vlaggenstaat van het betrokken schip weigert om zijn toestemming te verlenen, wordt deze vlaggenstaat aangespoord om zelf gelijkaardige acties te ondernemen tegen het schip of dit samen met de verzoekende partij te doen, al geldt er geen absolute verplichting en kan er volgens de algemene principes van het internationaal zeerecht niets ondernomen worden zonder de uitdrukkelijke toestemming van de vlaggenstaat. Het is wel mogelijk om de Secretaris-Generaal van de IMO in kennis te stellen van een algemene toelating voor andere verdragsstaten om schepen onder zijn vlag binnen de context van het verdrag aan aanhouding en onderzoek te onderwerpen, al dan niet op voorwaarde van het uitblijven van een reactie op een verzoek binnen een bepaalde tijdspanne. Geweld moet bij dergelijke acties absoluut vermeden worden: enkel wanneer dit nodig is om de veiligheid van de interveniërende troepen of de personen aan boord te garanderen of wanneer men verhinderd wordt om de beoogde acties uit te voeren, kan enige vorm van geweld worden ingezet, die evenwel het minimumniveau van wat noodzakelijk en redelijk is in de gegeven omstandigheden niet mag overschrijden.⁴²¹ Het wordt bevestigd dat de vlaggenstaat zijn recht behoudt om jurisdictie uit te oefenen over het schip, de lading en de bemanning, maar overeenkomstig de nationale grondwet en wetgeving kan men dit ook toestaan aan één van de verdragsstaten die volgens artikel 6 *SUA Convention* over bevoegdheid beschikken.⁴²²

Voor de rest bevat artikel 8*bis* *SUA Convention* uitgebreidere bepalingen omtrent de samenwerkingsplicht inzake bestrijding en preventie van concrete misdrijven en wordt deze keer dezelfde bewoording gebruikt als in het Internationaal Zeerechtverdrag (*'to the fullest possible extent'*): zo kan men de hulp van een andere verdragsstaat inroepen indien men redelijke vermoedens heeft dat een schip onder zijn vlag betrokken was, is of zal zijn bij één van de vermelde misdrijven en dient de verzochte staat de nodige inspanningen (*'best endeavours'*) te leveren om ondersteuning te bieden, weliswaar afhankelijk van de middelen waarover men beschikt.⁴²³ Met dat oogmerk moet elke verdragsstaat één of meerdere instanties aanduiden als centraal contactpunt, dat tevens verzoeken van andere verdragsstaten behandelt om schepen onder zijn vlag aan te houden en te onderzoeken.⁴²⁴ De verdragsstaten worden ook aangemoedigd om overeenkomsten en *standard operating procedures* te ontwikkelen voor gezamenlijke operaties.⁴²⁵ Voor wat mogelijke uitlevering en gerechtelijke samenwerking betreft, worden nog bijkomende garanties ingebouwd: er wordt gestipuleerd dat geen van de beschreven misdrijven binnen deze context als een politieke misdaad mag worden beschouwd, waardoor er dus geen weigering kan voortvloeien uit dergelijke overwegingen.⁴²⁶ Er wordt ook een nuance aangebracht: er geldt namelijk geen verplichting tot uitlevering of gerechtelijke samenwerking indien de verzochte verdragsstaat substantiële redenen heeft om te geloven dat het doel van de verzoekende staat erin bestaat om de verdachte te vervolgen op basis van zijn ras, religie, nationaliteit, politieke mening of geslacht, of dat de inwilliging van het verzoek aanleiding zou geven tot een slechtere positie van de verdachte omwille van één van deze redenen.⁴²⁷

⁴²¹ Zie artikel 8*bis*, §9 *SUA Convention*.

⁴²² Zie artikel 8*bis*, §8 *SUA Convention*.

⁴²³ Zie artikel 8*bis*, §1 en §4 *SUA Convention*.

⁴²⁴ Zie artikel 8*bis*, §15 *SUA Convention*.

⁴²⁵ Zie artikel 8*bis*, §12-13 *SUA Convention*.

⁴²⁶ Zie artikel 11*bis* *SUA Convention*.

⁴²⁷ Zie artikel 11*ter* *SUA Convention*.

2.2.4 Tekortkomingen en problematische aspecten

2.2.4.1 Situering

De hiervoor besproken verschillen ten opzichte van het materieel en territoriaal toepassingsgebied van het Internationaal Zeerechtverdrag zorgen ervoor dat de *SUA Convention* het potentieel bezit om een veel ruimer spectrum aan maritieme misdrijven aan te pakken: de daden kunnen geïnspireerd zijn door politieke of ideologische motieven, er hoeven geen twee schepen bij betrokken te zijn, pogingen en bedreigingen kunnen volstaan en het incident hoeft zich niet noodzakelijk af te spelen op volle zee. In combinatie met enkele krachtdadige bepalingen menen velen dan ook dat de *SUA Convention* een uitstekend instrument vormt om de globale piraterijproblematiek in de kiem te smoren en pleit men ervoor om dit verdrag in de toekomst in grotere mate aan te wenden binnen deze context, gelet op de duidelijke beperkingen van het Internationaal Zeerechtverdrag.⁴²⁸ Dit neemt helaas niet weg dat er zich ook enkele pijnpunten manifesteren bij de *SUA Convention*, die de kwetsbaarheid van het verdrag blootleggen en de geschiktheid ervan in vraag stellen.

2.2.4.2 Van toepassing op piraterij?

De *SUA Convention* is volgens de preambule en de voorbereidende werken voornamelijk gericht op de bestrijding van maritiem terrorisme en critici vragen zich daarom af of het wel zomaar kan worden toegepast op piraterij.⁴²⁹ Die vraag is namelijk cruciaal voor wat de vervolgingsverantwoordelijkheden betreft, één van de moeilijkste kwesties met betrekking tot piraterijbestrijding: indien de *SUA Convention* wordt toegepast, blijkt de situatie veel helderder en dienen staten piraterijverdachten ofwel zelf te vervolgen, ofwel uit te leveren. De in de *SUA Convention* beschreven misdrijven kunnen onderscheiden worden van het internationaalrechtelijk piraterijbegrip en sommigen beweren dat men bij het opstellen van de *SUA Convention* de intentie had om een strikte grens te trekken, maar zoals het verdrag nu geformuleerd is, is het ontegensprekelijk dat bepaalde piraterijdaden onder het toepassingsgebied van de *SUA Convention* kunnen vallen en dat de verschillende kwalificaties elkaar niet uitsluiten: een misdrijf kan zowel een illegale daad onder de *SUA Convention* uitmaken, als een piraterijactie overeenkomstig artikel 101 *LOSC*.⁴³⁰ Zelfs *armed robbery against ships* lijkt via de *SUA Convention* te beteugelen en de

⁴²⁸ Anderen menen dan weer dat een aanpassing van de internationaalrechtelijke piraterijdefinitie de beste oplossing is (zie R. C. BECKMAN, "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism" in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN en P. LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Florida, Auerbach Publications, 2009, 95-96; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 116-117; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 180-181).

⁴²⁹ Zie o.a. H. TUERK, "Combating Terrorism at Sea: The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J. N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 49-50; C. C. JOYNER, "Suppression of terrorism on the high seas: the 1988 IMO Convention on the safety of maritime navigation", *Israel Yearbook on Human Rights* 1990, 348; T. TREVES, "The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Navigation" in N. RONZITTI (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1990, 70-71.

⁴³⁰ Zie o.a. R. C. BECKMAN, "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism" in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN en P. LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Florida, Auerbach Publications, 2009, 189; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 305; M. STERIO, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius", *Amsterdam Law Forum* 2012, 121; J. L. JESUS, "Protection of Foreign

afwezigheid van de in vele opzichten absurde ruimtelijke tweedeling, die anders prominent aanwezig is door de piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag, kan zeker als een positief gegeven worden aangemerkt. De VN-Veiligheidsraad promoot het gebruik van de *SUA Convention* en zet staten aan tot adequate implementatie⁴³¹, in de rechtsleer wordt meer dan eens opgeroepen om het verdrag in toenemende mate toe te passen op piraterij⁴³² en de praktijk wordt ondersteund door nationale rechtspraak.⁴³³ Er dient dus weinig belang gehecht te worden aan de scepsis die de preambule en de voorbereidende werken zouden kunnen zaaien rond de toepasselijkheid van de *SUA Convention* op piraterij: het toepassingsgebied wordt duidelijk omschreven en laat er weinig twijfel over bestaan dat piraterij⁴³⁴ er ook onder kunnen vallen.

2.2.4.3 Bewoordingen

Een vaak aangehaald pijnpunt betreft de in de *SUA Convention* gebruikte bewoordingen. Hoewel dit een constituerend bestanddeel vormt van de betugelde misdrijven, wordt net als in het Internationaal Zeerechtverdrag bijvoorbeeld niet verklaard wat er onder ‘illegaal’ of ‘onrechtmatig’ moet worden verstaan en dit zorgt uiteraard voor onduidelijkheid en uiteenlopende nationale interpretaties, wat een consistent internationaal beleid verhindert.⁴³⁴ De keuze voor uitgebreide omschrijvingen van de misdrijven, met gedetailleerde opsommingen van de voorwaarden, brengt daarenboven ook nadelen met zich mee met het oog op een uniforme interpretatie en eenvormig vervolgingsbeleid. De verplichting tot strafbaarstelling van de vermelde misdrijven is op zijn beurt

Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 381; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 52-54.

⁴³¹ Recente resoluties van de VN-Veiligheidsraad benadrukken steeds meer het belang van de *SUA Convention*, die een grote meerwaarde kan betekenen in de strijd tegen globale piraterij: in Resolutie 1816, de eerste die aan de Somalische piraterijproblematiek werd gewijd, werd nog hoofdzakelijk gefocust op de verplichtingen van de staten onder het Internationaal Zeerechtverdrag, maar in de navolgende resoluties werd de *SUA Convention* in toenemende mate in de schijnwerpers geplaatst (zie o.a. Resolutie 1846 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 december 2008), *UN Doc. S/RES/1846* (2008); Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); Resolutie 1897 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 november 2009), *UN Doc. S/RES/1897* (2009); Resolutie 1950 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 november 2010), *UN Doc. S/RES/1950* (2010); Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011); Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012); Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013); Resolutie 2184 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (12 november 2014), *UN Doc. S/RES/2184* (2014); Resolutie 2246 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (10 november 2015), *UN Doc. S/RES/2246* (2015)).

⁴³² Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 156; J. A. ROACH, “Countering Piracy Off Somalia: International Law and International Institutions”, *American Journal of International Law* 2010, 407-408; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 50-56; D. GUILFOYLE, “Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights”, *International and Comparative Law Quarterly* 2010, 149; C. TOTTEN en M. BERNAL, “Somali Piracy: Jurisdictional Issues, Enforcement Problems and Potential Solutions”, *Georgetown Journal of International Law* 2010, 397; B. H. DUBNER en K. GREENE, “On the creation of a new legal regime to try sea pirates”, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 450; Y. M. DUTTON, “Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court”, *Chicago Journal of International Law* 2010, 208-209; G. D. GABEL, “Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy”, *Tulane Law Review* 2007, 1445.

⁴³³ Zie o.a. Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230; *United States v. Abduwali Abdukhadir Muse*, District Court of New York 21 april 2009, 109-cr-00512-LAP (S.D.N.Y. 2009).

⁴³⁴ Zie o.a. A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 324-325; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 118; A. RUBIN, “Is Piracy Illegal?”, *American Journal of International Law* 1976, 92-95.

wel positief en op dat vlak onderscheidt de *SUA Convention* zich duidelijk van het Internationaal Zeerechtverdrag, maar in de praktijk bestendigt de vage omschrijving van de strafmaat ('*appropriate penalties*') enkel het nefaste fenomeen van uiteenlopende straffen in verschillende landen, wat tot grote onrechtvaardigheden leidt.⁴³⁵ Los daarvan moet ook nog opgemerkt worden dat de *SUA Convention* niet voor elk piraterijgeval soelaas zal kunnen bieden: een incident waarbij twee schepen betrokken zijn en sprake is van diefstal, zonder dat daarbij de veilige vaart van het schip in gevaar wordt gebracht, kan onder bepaalde omstandigheden wel als plundering ('*depredation*') worden beschouwd en zo door de piraterijdefinitie van artikel 101 *LOSC* worden gevat, maar kan niet als één van de misdrijven onder de *SUA Convention* gekwalificeerd worden.⁴³⁶

2.2.4.4 Aut dedere aut judicare?

De verplichting om verdachten ofwel zelf te vervolgen, ofwel uit te leveren, oogt op het eerste zicht zeer krachtdadig en lijkt een grote meerwaarde in de strijd tegen de globale piraterij, maar er kunnen helaas heel wat vraagtekens geplaatst worden bij dit principe.⁴³⁷ De cruciale vraag of de *SUA Convention* verdragsstaten opdraagt om in vervolging te voorzien, kan positief beantwoord worden, waardoor het instrument een stapje voor heeft op het Internationaal Zeerechtverdrag en de succesvolle uitvoering van het verdrag in theorie niet louter afhankelijk lijkt van politieke wil.⁴³⁸ De bewoordingen zijn duidelijk ('*without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory*') en leggen een onmiskenbare verplichting op aan de verdragsstaten om actie te ondernemen wanneer een verdachte zich op hun grondgebied bevindt: zelf vervolgen voor de nationale rechtbanken of uitleveren aan een andere verdragsstaat die daarin moet voorzien. Door de toewijzing van vervolgingsbevoegdheid aan welbepaalde landen is er van universele jurisdictie en een algemene vervolgingsverplichting echter geen sprake⁴³⁹ en omdat efficiënte afdwingingsmiddelen ontbreken, is politieke druk (zoals zo vaak in het internationaal recht) veelal de enige stok achter de deur.⁴⁴⁰ Het kan dus voorkomen dat geen van de verdragsstaten die jurisdictie dienen uit te oefenen daar effectief toe overgaan, waardoor de daders alsnog onbestraft blijven: gelet op de verplichte jurisdictiegronden, die de verantwoordelijkheid leggen bij de staat binnen wiens grondgebied het misdrijf werd gepleegd, de vlaggenstaat van het aangevallen schip en de staat van de nationaliteit van de daders, is het namelijk niet onwaarschijnlijk dat de *SUA Convention* geen

⁴³⁵ Zie o.a. V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73; L. BENTO, "Towards an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish", *Berkeley Journal of International Law* 2011, 422.

⁴³⁶ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 54.

⁴³⁷ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 392; J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 125; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 108-109 en 118-120; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 163; P. MEJIA en P. MUKHERJEE, "The SUA Convention 2005: A Critical Evaluation of Its Effectiveness in Suppressing Maritime Criminal Acts", *Journal of International Maritime Law* 2006, 170-191.

⁴³⁸ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 54.

⁴³⁹ Sommigen menen echter dat de '*aut dedere, aut judicare*'-regel, die de verdragsstaat op wiens grondgebied de verdachte zich bevindt oplegt om in vervolging of uitlevering te voorzien en er zo voor zorgt dat staten zonder enige betekenisvolle link met het misdrijf een vervolgingsprocedure kunnen inzetten, toch een zekere vorm van universele jurisdictie in het leven roept (zie V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72; D. GUILFOYLE, *International Criminal Law*, Oxford, Oxford University Press, 2016, 48; J. CRAWFORD, *Brownlie's Principles of Public International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2012, 469).

⁴⁴⁰ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 595-596; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 56.

soelaas biedt binnen de context van Somalische piraterij en rekening houdend met het wijdverspreid gebruik van goedkope vlaggen.⁴⁴¹ Uitoefening van vervolgingsbevoegdheid door de staten van de nationaliteiten van de slachtoffers is dan weer wel zeer plausibel, maar slechts permissief.⁴⁴²

Er heerst geen absolute plicht om een verdachte formeel aan te houden, waardoor de regel ook op deze manier omzeild kan worden: op volle zee blijft het principe van de exclusieve jurisdictie van de vlaggenstaat behouden, wat automatisch leidt tot onbevoegdheid van andere staten, en zelfs indien een vermoedelijke dader zich op het grondgebied van een verdragsstaat bevindt, dient men deze enkel in hechtenis te nemen *'upon being satisfied that the circumstances so warrant'*.⁴⁴³ De verplichtingen die worden opgelegd aan de verdragsstaten zijn dus zeker niet waterdicht. Een bijkomend nadeel van de *'extradite or prosecute'*-regel is de onduidelijkheid omtrent de precieze draagwijdte ervan: sommigen gaan uit van een strikte interpretatie van het artikel, waardoor het enkel van toepassing is wanneer de vermoedelijke dader zich op het grondgebied van de betrokken staat bevindt⁴⁴⁴, terwijl anderen pleiten voor een functionele invulling, waarbij bovenstaande toepassingsvoorwaarde vervuld is wanneer de vermoedelijke dader zich binnen de jurisdictie van de betrokken staat bevindt en de regel dus ook geldt voor staten die verdachten aan boord van één van hun schepen vasthouden.⁴⁴⁵ De eerste visie lijkt de meest correcte te zijn, maar een flexibele interpretatie zou de bepaling veel performanter maken.⁴⁴⁶

Ook op vlak van uitlevering, een delicate en politiek geladen kwestie, kan er niet echt gesproken worden van een afdwingbare verbintenis: de *SUA Convention* mag dan wel bepalen dat alle vermelde misdrijven als voor uitlevering vatbare misdaden moeten worden aangemerkt in onderlinge uitleveringsverdragen, maar indien een verdragsstaat uitlevering afhankelijk stelt van het bestaan van een dergelijke overeenkomst en deze er niet is, zit men mogelijks op een dood spoor.⁴⁴⁷ De *SUA Convention* biedt weliswaar de mogelijkheid om in zo'n situatie zelf als rechtsbasis voor de uitlevering te dienen, maar deze bepaling is duidelijk facultatief (*'the requested State Party may, at its option'*) en verplicht de verdragsstaat dus op generlei wijze.⁴⁴⁸ Staten die resoluut gekant zijn tegen uitlevering van verdachten en ook niet onmiddellijk tot vervolging kunnen of willen overgaan, kunnen er dus voor zorgen dat vermoedelijke daders op vrije voeten blijven en niet ter verantwoording worden geroepen. Indien men dan toch de verdragsverplichtingen te goeder trouw nakomt en daadwerkelijk overgaat tot vervolging, dient in grote mate vertrouwd te worden op de goede werking en onafhankelijkheid van de gerechtelijke instanties van de verdragsstaten, die een beslissing dienen te nemen 'zoals bij andere ernstige misdrijven in het nationaal recht'.⁴⁴⁹

⁴⁴¹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 26; R. P. KELLEY, "UNCLOS, but No Cigar: Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy", *Minnesota Law Review* 2011, 2293.

⁴⁴² Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 27; R. P. KELLEY, "UNCLOS, but No Cigar: Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy", *Minnesota Law Review* 2011, 2293.

⁴⁴³ Zie artikel 7, §1 SUA Convention.

⁴⁴⁴ Zie o.a. D. GUILFOYLE, "Book Review – Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden", *International Criminal Law Review* 2011, 912.

⁴⁴⁵ Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 163-164.

⁴⁴⁶ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863.

⁴⁴⁷ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 392.

⁴⁴⁸ Zie artikel 11, §2 SUA Convention.

⁴⁴⁹ Zie artikel 10, §1 SUA Convention.

2.2.4.5 Geldingskracht

De grootste zwakte van de *SUA Convention* dient uiteraard ook vermeld te worden: het verdrag is logischerwijs enkel bindend voor staten die het ondertekend en geratificeerd hebben, een beperking waar de piraterijbepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag niet mee te kampen krijgen omdat deze als internationaal gewoonterecht worden beschouwd.⁴⁵⁰ Dit gebrek aan *erga omnes*-gelding kent uiteraard grote gevolgen: het besef dat daders van de vermelde misdrijven zich straffeloos kunnen schuilhouden in één van de vele staten die geen partij zijn van de *SUA Convention* is verwerpelijk en maakt op ontmoedigende wijze duidelijk dat het welslagen van dit verdrag in grote mate afhankelijk is van het aantal deelnemende staten. De *SUA Convention* telt tot op heden 166 verdragsstaten, wat zeker niet weinig is en 95 procent van de bruto tonnage van de globale handelsvloot omvat, maar 29 VN-lidstaten, waaronder enkele belangrijke landen binnen de piraterijcontext (Somalië, Kameroen, Angola, Gabon, Sierra Leone, Maleisië, Thailand, Indonesië, ...), zijn nog steeds niet toegetreden, wat de werking van het verdragsregime ernstig beperkt.⁴⁵¹ Er wordt dan nog niet eens gesproken over de problematiek van inadequate implementatie in de nationale rechtsorde en het laag aantal verdragsstaten van het protocol van 2005, dat verschillende nuttige toevoegingen bevat, maar slechts door 43 landen geratificeerd werd.

2.2.4.6 Afhankelijk van politieke wil

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat succesvolle implementatie van de *SUA Convention*, ondanks de krachtdadige bepalingen en het ambitieus '*aut dedere aut judicare*'-concept, in de praktijk sterk afhankelijk blijft van politieke wil.⁴⁵² Indien een staat niet bereid is om zich naar de bepalingen van het verdrag te voegen, lijken er voldoende achterpoortjes voorhanden om zich van deze verplichtingen te ontdoen. Het dient opgemerkt te worden dat de ontstaansreden en het achterliggend idee van de *SUA Convention* daar zeker voor iets tussen zitten: het systeem is namelijk gecreëerd ter bestrijding en vervolging van maritiem terrorisme en leent zich daarom minder goed tot bestrijding en vervolging van piraterij, wat een andere context en onderscheiden omstandigheden impliceert. Zo is het zeer plausibel dat er geen gebrek aan geëngageerde landen is om jurisdictie op te nemen in geval van terreurdaden, maar ligt dat bij doordeweekse piraterijaanvallen net iets anders. Indien staten echter bereid zijn om de piraterijproblematiek effectief te bestrijden, is het een belangrijk instrument dat in combinatie met de piraterijbepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag een grote meerwaarde kan bieden.

2.2.4.7 Weinig aandacht voor bestrijding en preventie

Een laatste punt van kritiek is dat het verdrag voornamelijk focust op vervolging en bestraffing en er minder belang wordt gehecht aan preventie en interventie: in tegenstelling tot de piraterijbepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag wordt er geen uitzondering voorzien op de algemene principes van het internationaal zeerecht en blijft men volledig afhankelijk van de welwillende medewerking van de vlaggenstaat bij het aanhouden, aan boord gaan en onderzoeken van schepen

⁴⁵⁰ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 25; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 66.

⁴⁵¹ Zie "IMO Factsheet: Status of Conventions", <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status-x.xlsx> (geraadpleegd op 22 juni 2018).

⁴⁵² Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 55-56.

op volle zee.⁴⁵³ De *SUA Convention* voorziet weliswaar in een samenwerkingsplicht op vlak van bestrijding en preventie, die eveneens ‘to the fullest possible extent’ moet worden uitgevoerd, ruim wordt ingevuld en specifieke aandacht besteedt aan informatie-uitwisseling, en schrijft een uitgebreid corpus met nadere regels inzake aanhouding van schepen voor, maar dit voegt uiteindelijk weinig toe aan de slagkracht van de verdragsstaten.⁴⁵⁴

2.3 Andere relevante verdragen

2.3.1 Verdragen gericht op bestrijding en vervolging

Los van het Internationaal Zeerechtverdrag en de *SUA Convention* zijn er ook nog andere verdragen die kunnen worden aangewend ter bestrijding van de globale piraterij. Zo bestaan er naast de *SUA Convention* verschillende VN-verdragen die een coöperatief regime opzetten om specifieke internationale misdrijven aan te pakken. De *International Convention against the Taking of Hostages* (kortweg ***Hostage-Taking Convention***)⁴⁵⁵ behoort bijvoorbeeld tot deze categorie en kan nuttig zijn bij het beteugelen van bepaalde gevallen van piraterij of *armed robbery against ships*.⁴⁵⁶ Het verdrag trad in werking in 1983 en viseert het gevangen houden van personen, gepaard met bedreigingen om deze te doden, verwonden of langer vast te houden en met het doel om zo andere personen of een staat tot een bepaalde handeling aan te zetten of daarvan te weerhouden.⁴⁵⁷ Ook pogingen en medeplichtigheid worden strafbaar gesteld en gezien de wijdverspreide praktijk van het gijzelen van de bemanning van schepen in ruil voor losgeld, kan niet getwijfeld worden aan de relevantie van de *Hostage-Taking Convention* binnen de piraterijcontext.⁴⁵⁸ In tegenstelling tot de situatie rond de Hoorn van Afrika, waar gijzelingen sinds het prille begin deel uitmaken van de *standard operating procedures* van piraten, werd in de Golf van Guinee initieel meer gefocust op het stelen van de lading van tankerscheppen, maar zelfs daar beginnen gijzelingen nu steeds meer voor te komen en kan een specifiek bestrijdingsinstrument een meerwaarde betekenen.⁴⁵⁹

Net als in de *SUA Convention* is er niet voorzien in verregaande bevoegdheden inzake het aanhouden en onderzoeken van schepen, aangezien het principe van de exclusieve jurisdictie van de vlaggenstaat op volle zee gerespecteerd wordt en dus steeds toestemming moet worden bekomen om dergelijke acties uit te voeren. Het voordeel is wel dat het territoriaal toepassingsgebied ruim is en dat de beschreven misdrijven ook als dusdanig worden aangemerkt indien ze plaatsvinden in de territoriale zee van een staat, al is de aanwezigheid van een internationaal element wederom noodzakelijk.⁴⁶⁰ Gelet op de grote parallellen tussen beide verdragen, geldt verder praktisch

⁴⁵³ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 390.

⁴⁵⁴ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 390; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 31.

⁴⁵⁵ Zie Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁵⁶ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 43; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 34-35; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 67; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 55.

⁴⁵⁷ Zie artikel 1 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁵⁸ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 34-35; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 55.

⁴⁵⁹ *Infra* IV.1.1 en IV.1.3.2.

⁴⁶⁰ Zie artikel 13 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

hetzelfde regime als van de *SUA Convention* en wordt er naast de verplichte strafbaarstelling⁴⁶¹, aanhoudingsplicht⁴⁶² en jurisdictieaanwijzing⁴⁶³ ook een vervolgings- of uitleveringsverplichting opgelegd, indien de daders van de genoemde misdrijven zich op het grondgebied van de betrokken staat bevinden.⁴⁶⁴ Er wordt tevens een verregaande samenwerkingsplicht tussen de verdragsstaten gestipuleerd⁴⁶⁵ en net als in de *SUA Convention* wordt het via verschillende provisies mogelijk gemaakt om handlangers of kopstukken aan land te arresteren en veroordelen.⁴⁶⁶ In vergelijking met de *SUA Convention* lijkt ten slotte iets meer aandacht te zijn besteed aan de preventie van de beschreven misdrijven en de maatregelen die tijdens het plegen van een misdrijf moeten worden genomen.⁴⁶⁷ Net zoals het verdrag over nagenoeg identieke kwaliteiten als de *SUA Convention* beschikt, manifesteren zich echter ook dezelfde pijnpunten in de *Hostage-Taking Convention*.

De *International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism* (kortweg **Terrorist Financing Convention**)⁴⁶⁸ kan in bepaalde situaties eveneens bruikbaar blijken, aangezien het aanpakken van misdaadsyndicaten en financiële netwerken die achter piraterijactiviteiten schuilgaan in de toekomst één van de prioriteiten zou moeten worden.⁴⁶⁹ Het verdrag, dat een gelijkaardig regime opzet als de *SUA Convention* en de *Hostage-Taking Convention*, is gericht op het illegaal en vrijwillig voorzien of verzamelen van financiële middelen, rechtstreeks of onrechtstreeks, met de bedoeling of het besef dat deze geheel of gedeeltelijk zullen worden aangewend om één van de in het verdrag vermelde misdrijven te plegen.⁴⁷⁰ Deze omvatten onder andere ook inbreuken op de *SUA Convention* en de *Hostage-Taking Convention*, waardoor personen die door voornoemde verdragen gedekte piraterijmisdrijven van gelijk waar ter wereld financieren, aansprakelijk kunnen worden gehouden en de financiële middelen kunnen worden bevroren en in beslag genomen.⁴⁷¹

Binnen dezelfde context dient ook de **United Nations Convention Against Transnational Organized Crime**⁴⁷² vermeld te worden.⁴⁷³ Dit verdrag is van toepassing wanneer drie of meer personen als een

⁴⁶¹ Zie artikel 2 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁶² Zie artikel 6 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁶³ Zie artikel 5 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁶⁴ Zie artikel 5, §2 en 8 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁶⁵ Zie artikels 4 en 11 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁶⁶ Zie o.a. artikel 1, §2, b), 5 en 6 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁶⁷ Zie artikels 3 en 4 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

⁴⁶⁸ Zie Internationaal verdrag ter bestrijding van de financiering van terrorisme van 9 december 1999, *United Nations Treaty Series*, vol. 2187, 197.

⁴⁶⁹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 34-35; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67; E. O. S. ODHIAMBO, K. ONKWARE, J. KASILLY en O. M. NTABO, "Prosecuting Somalia pirates as terrorists", *Journal of Defense Resources Management* 2011, 37-46.

⁴⁷⁰ Zie artikel 2 Internationaal verdrag ter bestrijding van de financiering van terrorisme van 9 december 1999, *United Nations Treaty Series*, vol. 2187, 197.

⁴⁷¹ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 35.

⁴⁷² Zie Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad van 15 november 2000, *United Nations Treaty Series*, vol. 2225, 207.

georganiseerde criminele groepering kunnen worden aangemerkt en zich bezighouden met het plegen van misdrijven met substantiële gevolgen in een andere staat.⁴⁷⁴ Het gaat onder meer om zware misdaden, witwassen van geld, corruptie en belemmering van de rechtsgang. In de aangehaalde verdragen geldt steeds een verplichting tot strafbaarstelling van de vermelde misdrijven en worden de verdragsstaten geacht een passende straf op te leggen, die strookt met het ernstig karakter van deze misdaden.⁴⁷⁵ Jurisdictie wordt aan welbepaalde staten toegewezen en het '*aut dedere aut judicare*'-principe is in al deze instrumenten aanwezig, wat grote voordelen oplevert, maar helaas niet altijd strikt gehandhaafd kan worden.⁴⁷⁶ Naast de besproken verdragen kunnen andere verdragen ook nog een rol spelen en desgevallend de aanhouding, vervolging en bestraffing van piraten faciliteren, maar de vermelde instrumenten lijken de meest relevante en nuttige: mits adequate implementatie kunnen ze samen krachtige wapens tegen piraterij vormen, maar dit is nog niet goed doorgedrongen bij de meerderheid van de staten, die er amper gebruik van maakt.

2.3.2 Verdragen gericht op beveiliging en preventie

Los van de eerder besproken instrumenten, die voornamelijk in de bestrijding en vervolging van piraterij of gerelateerde misdrijven voorzien⁴⁷⁷, kan ook vanuit een compleet andere invalshoek gewezen worden op verdragen die voorwaarden opleggen met betrekking tot de beveiliging van de scheepvaart, aangezien daarin vaak enkele bepalingen aan piraterij- en terrorismepreventie worden gewijd. In die context dient aandacht te worden besteed aan het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (*International Convention for the Safety of Life at Sea of SOLAS Convention*) en de Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (*International Ship and Port facility Security Code of ISPS Code*), die in 2004 als amendement aan de *SOLAS Convention* werd toegevoegd en voornamelijk bedoeld is om de beveiliging van schepen en haveninfrastructuur tegen terroristische aanslagen naar een hoger niveau te tillen.⁴⁷⁸ Georganiseerd

⁴⁷³ Zie o.a. V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 55.

⁴⁷⁴ Zie artikel 3 Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad van 15 november 2000, *United Nations Treaty Series*, vol. 2225, 207.

⁴⁷⁵ Zie o.a. artikel 2 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979); artikel 4 Internationaal verdrag ter bestrijding van de financiering van terrorisme van 9 december 1999, *United Nations Treaty Series*, vol. 2187, 197; artikel 5-6, 8 en 23 Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad van 15 november 2000, *United Nations Treaty Series*, vol. 2225, 207.

⁴⁷⁶ Zie o.a. artikel 5, §2 en 8 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979); artikel 7, §4 en 10 Internationaal verdrag ter bestrijding van de financiering van terrorisme van 9 december 1999; artikel 15, §3 en 16, §10 Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad van 15 november 2000, *United Nations Treaty Series*, vol. 2225, 207; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 31.

⁴⁷⁷ De meeste van de hierboven besproken verdragen beschikken ook wel over bepalingen met betrekking tot preventie, waarin de verdragsstaten worden opgeroepen om te voorkomen dat de vermelde misdrijven op hun grondgebied worden voorbereid en men aangespoord wordt tot onderlinge samenwerking en informatie-uitwisseling, maar dergelijke artikels vormen allerm minst het zwaartepunt van deze instrumenten (zie o.a. artikel 13 SUA Convention; artikel 4 Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979); artikel 18 Internationaal verdrag ter bestrijding van de financiering van terrorisme van 9 december 1999, *United Nations Treaty Series*, vol. 2187, 197; artikel 31 Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad van 15 november 2000, *United Nations Treaty Series*, vol. 2225, 207).

⁴⁷⁸ Zie Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974, *United Nations Treaty Series*, vol. 1184, 278-453; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford

internationaal overleg tussen de overheden van de verdragsstaten en de scheepvaartsector wordt vooropgesteld en er wordt gepleit voor doorgedreven informatie-uitwisseling, relevante oefeningen en uiteenlopende preventieve maatregelen. Zo nam de IMO onder meer maatregelen om *long range identification and tracking of ships (LRIT)* mogelijk te maken, zodat staten over betere informatie met betrekking tot de locatie en koers van schepen beschikken en potentiële dreigingen binnen het maritiem domein sneller kunnen identificeren.⁴⁷⁹ De *SOLAS Convention* en *ISPS Code* bieden geen mogelijkheden op vlak van bestrijding, vervolging en bestraffing van piraterij, maar kunnen door het opwaarderen van de preventie en beveiliging dus wel hun steentje bijdragen en een meerwaarde betekenen.

2.4 Regionale akkoorden

De aangehaalde internationale verdragen kunnen uiteraard nog aangevuld worden door regionale akkoorden, wat zeker aanbeveling verdient.⁴⁸⁰ In die context kan onder meer gedacht worden aan de *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)*.⁴⁸¹ Dit verdrag, dat in 2004 op initiatief van Japan in het leven werd geroepen en samenwerking van de betrokken landen tegen de halsstarrige piraterijproblematiek in Zuidoost-Azië promoot, trad in werking in 2006 en betreft het eerste regionaal akkoord met een dergelijke inhoud dat in de vorm van een multilateraal verdrag werd vastgelegd, waardoor het een pioniersrol vervult.⁴⁸² De piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag werd overgenomen en ook *armed robbery against ships* wordt als één van de te bestrijden misdaden aangemerkt⁴⁸³, terwijl er

University Press, 2011, 157-162; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 588; "Call for changes to SOLAS to suppress piracy at sea", *SeaNews*, 6 mei 2011.

⁴⁷⁹ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 588.

⁴⁸⁰ Zie N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 120-121; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 67-68; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 181; T. H. GOODMAN, "Leaving the corsair's name to other times: How to enforce the law of sea piracy in the 21st century through regional international agreements", *Case Western Reserve Journal of International Law* 1999, 139-168.

⁴⁸¹ Zie Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199.

⁴⁸² Zie A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 106-107; M. MEJIA, "Regional Cooperation in Combating Piracy and Armed Robbery against Ships: Learning Lessons from ReCAAP" in A. PETRIG (ed.), *Sea Piracy Law: Selected National Legal Frameworks and Regional Legislative*, Berlijn, Duncker & Humblot, 2010, 125-137; M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J. N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 369-370; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 87; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 45; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia: Challenges and Solutions of the International Community", *United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme* 2011, 66-67 (hierna verkort: A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia"); F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons learnt from the struggle against Somali piracy", *Journal of the Spanish Institute for Strategic Studies* 2014, vol. 4, 10 (hierna verkort: F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea").

⁴⁸³ Zie artikel 1 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199.

duidelijk gestipuleerd wordt dat het akkoord niets afdoet aan de rechten en plichten van de partijen onder andere verdragen.⁴⁸⁴

ReCAAP ambieert dat alle verdragspartijen, rekening houdend met hun middelen en capaciteiten, piraterij en *armed robbery against ships* zo veel mogelijk voorkomen en onderdrukken.⁴⁸⁵ Daartoe worden vier algemene verplichtingen opgelegd: men moet er alles aan doen om piraterij en *armed robbery against ships* te bestrijden, de daders te arresteren, de door piraten gebruikte schepen in beslag te nemen en de slachtoffers in veiligheid te brengen.⁴⁸⁶ Vooral op vlak van informatie-uitwisseling is ReCAAP zeer belangrijk: het *Information Sharing Centre (ISC)*, dat in 2006 werd opgericht in Singapore, staat in voor de verwerking van alle gegevens die via nationale trefpunten worden verzameld en doorgestuurd en publiceert daarnaast ook nuttige verslagen en statistieken.⁴⁸⁷ Er wordt tevens voorzien in gedetailleerd uitgewerkte samenwerkingsbepalingen binnen de context van uitleveringen, strafzaken en capaciteitsuitbouw.⁴⁸⁸ ReCAAP blijkt zeer succesvol en zorgde snel voor een drastische terugval van piraterij in de regio, waardoor het als voorbeeld diende voor andere gebieden die door piraterij worden geteisterd: het gaf aanleiding tot de ontwikkeling van de *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibouti Code of Conduct)*, die op zijn beurt de inspiratie vormde voor de *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa (Yaoundé Code of Conduct)*. Beide instrumenten, die respectievelijk de piraterij rond de Hoorn van Afrika en in de Golf van Guinee wensen te neutraliseren, worden in de navolgende hoofdstukken uitgebreid geanalyseerd, maar het mag nu al duidelijk zijn dat regionale overeenkomsten een zeer nuttige aanvulling op het algemeen internationaalrechtelijk kader kunnen betekenen.

⁴⁸⁴ Zie artikel 2, §2 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199.

⁴⁸⁵ Zie artikel 2, §1 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199.

⁴⁸⁶ Zie artikel 3 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199.

⁴⁸⁷ Zie artikels 4 t.e.m. 11 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199.

⁴⁸⁸ Zie artikels 12 t.e.m. 16 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199.

III. PIRATERIJ IN OOST-AFRIKA

1. Situering

1.1 Algemeen

Piraterij in de Somalische kuststreek betreft reeds enige tijd een significant probleem en vertegenwoordigt een ernstige bedreiging voor de internationale scheepvaart.⁴⁸⁹ De Hoorn van Afrika, waar ook vaak naar verwezen wordt als het Somalisch schiereiland, werd de laatste decennia gekenmerkt door burgeroorlogen, staatsgrepen en interne conflicten, wat de streek tot een instabiel ontwikkelingsgebied heeft gemaakt met hoge criminaliteitscijfers en een wijdverspreid gebrek aan effectieve rechtshandhaving. De regio beslaat de territoria van Somalië, Ethiopië, Eritrea en Djibouti en vormt het meest oostelijke punt van het Afrikaanse vasteland. De Hoorn van Afrika wordt omgeven door de Indische Oceaan en de Rode Zee, die met elkaar verbonden zijn via de Golf van Aden: deze zeestraat ligt in het verlengde van het Suezkanaal en maakt zo deel uit van de vitale scheepvaartverbinding tussen de Middellandse Zee en de Indische Oceaan, die helaas bezaaid is met natuurlijke knelpunten.⁴⁹⁰ Somalië beschikt over de langste kustlijn in het gebied en sinds de start van de burgeroorlog wordt de regio, die gekend staat voor de drukke scheepvaart, geteisterd door piraterij, die na de eeuwwisseling pas echt een opstoot kende. De gevolgen waren groot en de onmacht en onwil van de kuststaten zorgden ervoor dat dit steeds meer escaleerde.⁴⁹¹ Gelet op het cruciaal belang van deze scheepsroute voor de globale scheepvaart en economie, besloot de internationale gemeenschap krachtdadig in te grijpen, maar de complexe problematiek leende zich niet tot een snelle oplossing. Pas na enkele jaren intensief inzetten op diverse bestrijdingsmaatregelen bleek een combinatie van deze initiatieven zijn vruchten af te werpen en kende het aantal piraterijaanvallen een forse daling, maar de dreiging blijft niettemin bestaan.

⁴⁸⁹ Zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (31 augustus 2007), *UN Doc. A/62/66/Add.1* (2007), 27-28; Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (29 augustus 2008), *UN Doc. A/63/63/Add.1* (2008), 28-29; Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (25 november 2009), *UN Doc. A/64/66/Add.1* (2009), 31-36; Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (31 augustus 2010), *UN Doc. A/65/69/Add.2* (2010), 24-29; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 6-13; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 55-56; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 103-104.

⁴⁹⁰ Zie C. BUEGER, "Learning from piracy: Future challenges of maritime security governance", *Global Affairs* 2015, 34; T. TREVES, "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the coast of Somalia", *European Journal of International Law* 2011, 400; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 566; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 383; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 2; C. MARTS, "Piracy Ransoms - Conflicting Perspectives", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2010, 4; N.-L. REMUSS, "Space Applications as a Supporting Tool for Countering Piracy – Outline for a European Approach", *European Space Policy Institute*, oktober 2010, 17; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 7-8; K. KALRA, "Is international law effective in the fight against piracy? Lessons from Somalia", *International Bar Notes*, 4 maart 2013, 2.

⁴⁹¹ *Infra* III.1.3.

Bij Somalische piraterij ligt de focus op het gijzelen van de bemanning en de lading van een schip, gevolgd door een lange onderhandelingsperiode over het losgeld.⁴⁹² Het is uitgegroeid tot een echte business en verschillende actoren halen er hun voordeel uit, waaronder ook corrupte overheidsfiguren, rijke zakenmannen en terroristische groeperingen.⁴⁹³ Het resultaat is een complex, diepgeworteld netwerk dat sterk vertegenwoordigd is aan land en daardoor niet door puur maritieme acties uit te roeien valt. De piraten werken in principe met een moederschip, dat als uitvalsbasis dient, en verschillende kleine, snelle boten ('skiffs'), waarmee men met behulp van geavanceerde wapens en moderne GPS-systemen schepen tracht te belagen.⁴⁹⁴ De skiffs zijn echter niet bestand tegen de hoge golven en weersomstandigheden tijdens de moessonseizoenen, waardoor er in die periodes opmerkelijk minder incidenten geregistreerd worden.⁴⁹⁵ Na deze periodes volgt dan gewoonlijk wel weer een piek en dienen passerende schepen des te meer op hun hoede te zijn. De meeste aanvallen vinden plaats in de vroege ochtend (tussen 2 en 6 uur) op volle

⁴⁹² Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 844; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 33; Q.-T. DO e.a., *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, Washington, World Bank Publications, 2013, 92 en 94; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 566; R. P. KELLEY, "UNCLOS, but No Cigar: Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy", *Minnesota Law Review* 2011, 2289; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 136; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 4; C. MARTS, "Piracy Ransoms - Conflicting Perspectives", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2010, 4; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 8.

⁴⁹³ Zie O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 227-228; T. TREVES, "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the coast of Somalia", *European Journal of International Law* 2011, 400; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 146; K. H. GOVERN, "National Solutions to an International Scourge: Prosecuting Piracy Domestically as a Viable Alternative to International Tribunals", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2011, 3; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 568; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 5; U. JENISCH, "Piracy, Navies and the Law of the Sea: The Case of Somalia", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2009, 126; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates: Lessons Learned and Continuing Challenges", *Oceans Beyond Piracy*, 13 mei 2014, 5 (hierna verkort: K. SCOTT, "Prosecuting Pirates"); J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 9.

⁴⁹⁴ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 33; K. H. GOVERN, "National Solutions to an International Scourge: Prosecuting Piracy Domestically as a Viable Alternative to International Tribunals", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2011, 6; M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 383; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 567; U. JENISCH, "Piracy, Navies and the Law of the Sea: The Case of Somalia", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2009, 126; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 147; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 146; N.-L. REMUSS, "Space Applications as a Supporting Tool for Countering Piracy – Outline for a European Approach", *European Space Policy Institute*, oktober 2010, 16; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 8.

⁴⁹⁵ Zie D. COOK en S. GARRETT, "Somali Piracy and the Monsoon", *Weather, Climate, and Society* 2013, 309-316.

zee, maar kunnen in principe op elk ogenblik en overal voorkomen.⁴⁹⁶ De piraterijaanvallen situeerden zich initieel vooral in de Golf van Aden, maar in de loop der jaren zijn Somalische piraten steeds verder in de Indische Oceaan gaan opereren.⁴⁹⁷ Door (te dreigen met) het gebruik van wapens proberen ze schepen tot stilstand te brengen, waarna ze met behulp van ladders aan boord gaan en de brug overnemen. Nadat ze operationele controle over het schip hebben verworven, gaan ze over tot het gijzelen van de bemanning en het verzamelen van de buit. De schepen worden vervolgens naar een Somalische haven of kuststad geleid, waar de piraten bescherming of straffeloosheid genieten.⁴⁹⁸ De gijzelingsperiode bedraagt gemiddeld een aantal maanden en het losgeld, dat gewoonlijk in Amerikaanse dollarbiljetten wordt betaald, kan op uiteenlopende wijze overgemaakt worden.⁴⁹⁹

Oost-Afrikaanse piraten zijn voornamelijk jonge personen, afkomstig uit Somalische conflictgebieden, en kunnen grofweg ingedeeld worden in drie categorieën: (voormalige) vissers, die zich met hun vaardigheden en kennis van de zee ontfermen over de navigatie, voormalige huurlingen en militieleden, die voor de nodige vuurkracht moeten zorgen, en technische experts, die de GPS-apparatuur en andere technologische middelen bedienen.⁵⁰⁰ Het wapenarsenaal, dat veelal bestaat uit granaatwerpers, aanvalsgeweren en pistolen en via een zorgvuldig uitgewerkt systeem geleverd wordt, is voornamelijk afkomstig uit Yemen en Mogadishu, de Somalische hoofdstad.⁵⁰¹ Belangrijke uitvalsbasisen voor Somalische piraten betreffen Harardheere, Garacad, Hobyo en Eyl. Voornamelijk Harardheere, te situeren op 400 kilometer van Mogadishu in de semi-autonome provincie Galmudug,

⁴⁹⁶ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 33.

⁴⁹⁷ Zie M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 383; R. P. KELLEY, "UNCLOS, but No Cigar: Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy", *Minnesota Law Review* 2011, 2289; R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knives: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 374; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 134; R. S. VASAN, "Maritime Piracy: Challenges and the Way Ahead", *Jindal Journal of International Affairs* 2011, 104-105; V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 5; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 3; R. NELSON en B. FITCH, "Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement", *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012, 1.

⁴⁹⁸ Zie M. STERIO, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 383; O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 227; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 147; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 151; C. MARTS, "Piracy Ransoms - Conflicting Perspectives", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2010, 5; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 9.

⁴⁹⁹ Zie o.a. C. MARTS, "Piracy Ransoms - Conflicting Perspectives", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2010, 5.

⁵⁰⁰ Zie R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knives: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 374; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 146; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 8; "Somali pirates living the high life", BBC News, 28 oktober 2008.

⁵⁰¹ Zie "Somali pirates living the high life", BBC News, 28 oktober 2008.

en Eyl, gelegen in het *de facto* onafhankelijke Puntland, staan bekend als piratenhavens bij uitstek.⁵⁰² Puntland wordt algemeen aanzien als de bakermat van de georganiseerde Somalische piraterij en heeft deze bedenkelijke eer vooral te danken aan de geografische ligging, op de kruising tussen de Indische Oceaan en de Golf van Aden, en de specifieke politieke omstandigheden: ondanks de wijdverspreide chaos en anarchie die Somalië lange tijd teisterden, heerste er in deze autonome regio toch enige vorm van stabiliteit, waardoor de piraterijbusiness er volop kon bloeien.⁵⁰³

1.2 Oorsprong en oorzaken

Vanuit internationaal oogpunt kan de Somalische piraterij, die een grote bedreiging vormt voor internationale handel en veilige scheepvaart, wellicht gezien worden als het grootste probleem, maar voor Somalië betreft het slechts één van de vele negatieve gevolgen van het uiteenvallen van deze instabiele staat. Somalië wordt vaak beschouwd als het prototype van de gefaalde staat, waar westerse interventies mislukt zijn en het land in armoede achterbleef: sommigen beweren dat het tijdens de eerste decennia van zijn bestaan een stabiel, maar weliswaar autoritair en centralistisch bestuur kende, terwijl anderen reeds voor het ontketenen van de burgeroorlog kwalijke voortekenen meenden te ontwaren en de grote uitdagingen voor het vormen van een goed functionerende eenheidsstaat vooral toevoeren aan het standvastig systeem van stamboomgerelateerde clans, die de belangrijkste bron van identiteit vormen en de Somalische maatschappij en het dagelijks leven aldaar beheersen.⁵⁰⁴ Hoewel Somalië op etnisch vlak zeer homogeen is samengesteld, zorgen deze clanbanden voor grote verdeeldheid: uit antropologische studies blijkt de familie weliswaar de belangrijkste bouwsteen te vormen, maar Somaliërs steunen voor wat veiligheid en juridische bescherming betreft veel meer op hun clan dan op federale of lokale overheidsbesturen.

De Somalische burgeroorlog, die in 1991 aanving wanneer een coalitie van oppositiegroepen het communistisch militair regime van Mohamed Siad Barre omverwierp, is nog steeds aan de gang en blijft z'n tol eisen.⁵⁰⁵ Na de gebeurtenissen in 1991 streeden verschillende facties om de macht, wat

⁵⁰² Zie A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 155; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 8.

⁵⁰³ *Infra* III.1.2.

⁵⁰⁴ Zie M. N. MURPHY, *Somalia: The New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa*, New York, Columbia University Press, 2011, 5; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 556-557; O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 225; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 135 en 151; U. JENISCH, "Piracy, Navies and the Law of the Sea: The Case of Somalia", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2009, 124; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 5; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 9; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 6.

⁵⁰⁵ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 13; R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 373; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 557; O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 225; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international

aanleiding gaf tot een aantal weinig succesvolle VN-missies, een periode van decentralisatie en een terugkeer naar religieuze normen en gewoonterecht.⁵⁰⁶ De autonome provincies Puntland en Somaliland werden ook opgericht in het noorden van het land en claimen nog steeds soevereiniteit en zelfbeschikking, wat allerm minst bijdraagt tot eenheid en harmonie in Somalië.⁵⁰⁷ Aan het begin van de 21^{ste} eeuw werd door middel van tussentijdse federale besturen gepoogd om de stabiliteit te herstellen en dit leidde in 2004 tot de creatie van de *Transitional Federal Government (TFG)*, één van de *Transitional Federal Institutions (TFIs)* die volgens het *Transitional Federal Charter (TFC)* van het *Transitional Federal Parliament (TFP)* in het leven werden geroepen.⁵⁰⁸ Deze regering werd internationaal erkend en zorgde voor de invoering van een nieuwe judiciële structuur. Het regime ondervond hevige weerstand van de *Islamic Courts Union (ICU)* in het zuiden van het land, maar deze islamistische factie werd met hulp van Ethiopische troepen, peacekeepers van de Afrikaanse Unie en luchtsteun van de Verenigde Staten uit de weg geruimd.⁵⁰⁹ Sommige splintergroeperingen, waaronder Al-Shabaab, bleven evenwel hun gewapende opstand tegen de regering en de Ethiopische aanwezigheid verderzetten. Al Shabaab boekte verschillende militaire overwinningen en heroverde

law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 135; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 145; S. MAIR, "Piracy and Maritime Security: Regional characteristics and political, military, legal and economic implications", *SWP Research Papers* 2011, vol. 3, 34; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 3; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 6.

⁵⁰⁶ Via UNISOM I, UNITAF en UNISOM II, die vorm gaven aan de VN-interventie tussen 1992 en 1995, probeerde men humanitaire hulp te bieden en de nodige stabiliteit te creëren (zie Resolutie 733 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 januari 1992), *UN Doc. S/RES/733* (1992); Resolutie 746 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (17 maart 1992), *UN Doc. S/RES/746* (1992); Resolutie 794 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (3 december 1992), *UN Doc. S/RES/794* (1992)).

⁵⁰⁷ Zie M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 563-564; O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 225; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 135; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 145; S. MAIR, "Piracy and Maritime Security: Regional characteristics and political, military, legal and economic implications", *SWP Research Papers* 2011, vol. 3, 34-35; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 6-7.

⁵⁰⁸ Zie M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 558; O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 225; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 145; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 6.

⁵⁰⁹ Zie O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 225; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 558; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 145; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 135; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 6.

de controle over een aantal cruciale steden en havens in Centraal- en Zuid-Somalië.⁵¹⁰ Geconfronteerd met diverse problemen⁵¹¹, besloot de federale interim-regering om heel wat troepen en financiële steun van Puntland naar het zuiden van het land over te hevelen. Deze beslissing zorgde er echter voor dat de noordelijke autonome provincie over onvoldoende middelen beschikte en zo erg kwetsbaar werd voor piraterij, terrorisme en andere ernstige misdrijven.

De onrust in Somalië bleef bestaan en midden 2008 probeerde men in Djibouti via overleg tussen het centraal bestuur en de gematigde islamistische rebellengroepering *Alliance for the Re-liberation of Somalia (ARS)*, bemiddeld door VN-gezant Ahmedou Ould-Abdallah, tot een vergelijk te komen.⁵¹² De terugtrekking van de Ethiopische troepen in ruil voor een staakt-het-vuren werd afgesproken en een coalitieregering werd gevormd. Met hulp van een kleine troepenmacht van de Afrikaanse Unie, ressorterend onder de in 2007 in het leven geroepen *African Union Mission in Somalia (AMISOM)*⁵¹³, zette deze regering niet veel later een tegenoffensief in om de volledige controle over het zuiden van het land terug te winnen.⁵¹⁴ Allianties met andere islamistische groeperingen werden aangegaan om de macht te verstevigen en als toegeving werd aangekondigd dat de *sharia* opnieuw zou worden ingevoerd als het nationaal rechtstelsel. De conflicten in Centraal- en Zuid-Somalië bleven echter aanhouden en de coalitieregering verloor opnieuw controle over grote gebieden, tot er in 2010 een nieuwe technocratische regering aan de macht kwam, die via krachtdadige hervormingen de militaire organisatie naar een hoger niveau tilde: samen met de *AMISOM*-troepen werd Mogadishu in 2011 heroverd op Al Shabaab en er werd een gecoördineerde operatie opgezet tussen Somalische en Keniaanse troepen, die later formeel opgingen in *AMISOM*, om het zuiden van het land terug te claimen.⁵¹⁵ Met steun van extra troepen van de Afrikaanse Unie was het de bedoeling om de controle over het territorium gradueel uit te breiden en verstevigen. De inhuldiging van de *Federal Government of Somalia (FGS)* op 20 augustus 2012, die de *Transitional Federal Government* moest opvolgen na het verlopen van zijn mandaat, betekende een historisch moment en leek een

⁵¹⁰ Zie M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 558; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 145; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 135; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 5-6.

⁵¹¹ Een gebrek aan financiële middelen en militaire troepen, de invoering van een wapenembargo en de onverschilligheid van de internationale gemeenschap zorgden ervoor dat de *Transitional Federal Government* initieel geen antwoord kon bieden tegen de groeiende macht van de rebellen in het zuiden van het land.

⁵¹² Zie O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 225.

⁵¹³ De Afrikaanse Unie zette reeds meer dan 16.000 personeelsleden in om de federale interim-regering te ondersteunen, de Somalische troepenmacht te trainen, een nationaal veiligheidsplan te implementeren, een veilige omgeving te creëren voor het leveren van humanitaire hulp en de Al Shabaab-militanten in het zuiden van het land te bestrijden (zie o.a. Resolutie 1744 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 februari 2007), *UN Doc. S/RES/1744* (2007)).

⁵¹⁴ Zie H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 6.

⁵¹⁵ Zie M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 153; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 6.

rooskleurigere toekomst te voorspellen, maar het kan helaas allerminst gezegd worden dat de rust in Somalië volledig is teruggekeerd.⁵¹⁶

De hedendaagse piraterijproblematiek rond de Hoorn van Afrika moet onvermijdelijk tegen de achtergrond van bovenvermelde gebeurtenissen worden gezien. Het decennialang gebrek aan een effectieve federale regering, bekwaam om het volledige land te besturen, zorgde voor een mengeling van chaos en straffeloosheid, waar georganiseerde criminaliteit en piraterij ideaal in konden gedijen: door het wijdverspreid geweld aan land kon immers geen aandacht meer besteed worden aan de problemen op zee en door interne conflicten verjaagde Somalische vluchtelingen bleken ideale rekruten voor deze misdadervormen. Zoals reeds vermeld, werd vooral de Puntlandregio gekenmerkt door grootschalige piraterij, aangezien er genoeg stabiliteit was om piraterijactiviteiten uit te bouwen en onvoldoende rechtshandhaving om deze in de kiem te smoren. Dit eigenaardig evenwicht maakte van Puntland een paradijs voor piraten en onderscheidde de regio enerzijds van Somaliland, waar het politieel en militair apparaat reeds te sterk was uitgebouwd, en anderzijds van de tumultueuze zuidelijke streken, waar continu gevochten werd en dergelijke activiteiten bijgevolg niet konden worden opgezet.⁵¹⁷

Toch kunnen de lange burgeroorlog en de resulterende politieke instabiliteit niet als de enige oorzaak gezien worden: hoewel er veel onduidelijkheid bestaat omtrent het ontstaan en de beginjaren van de Somalische piraterij, worden diverse andere omgevingsfactoren aangebracht als mogelijke verklaringen. Zo worden bijvoorbeeld vaak de historische droogtes, gelet op de grote afhankelijkheid van het regenseizoen van traditionele Puntlandse veehouders, en de zware tsunami van 26 december 2004, die door grote vernielingen bijna eigenhandig de Somalische visserijsector uitschakelde, aangehaald, waardoor een groot deel van de bevolking in hun bestaansmiddelen werd getroffen en de armoede sterk toenam.⁵¹⁸ Aan de werkelijke oorsprong van de piraterij ligt volgens velen echter de problematiek van illegale visserij en afvaldumping in de Somalische kustwateren, al wordt dit door sommigen sterk betwist en vooral als een mooi bedachte *post hoc*-rechtvaardiging gezien, die duidelijk aanslaat in de wereld en op veel misplaatst begrip kan rekenen.⁵¹⁹

⁵¹⁶ Zie M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 145; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 6.

⁵¹⁷ Jay Bahadur, een westerse journalist die erin slaagde om diep door te dringen in de wereld van de Somalische piraterij, omschrijft het als volgt: "Piraterij is niet zozeer georganiseerde misdaad als wel handel, die zeer efficiënte kapitaalstromen, lage aanloopkosten en lage ingangseisen kent. Piraten hebben in bijna dezelfde mate als zakenmannen behoefte aan enige vorm van orde en voorspelbaarheid om hun ondernemingen tot bloei te laten komen (en om te voorkomen dat ze worden bestolen door de echte georganiseerde misdaad)" (zie J. BAHADUR, *Piratenkust. De verborgen wereld van Somalische piraten*, Amsterdam, Nieuw Amsterdam, 2011, 52-53).

⁵¹⁸ Zie A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 135; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 146; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 5; H.-G. EHRHART en K. PETRETTO, "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, 5.

⁵¹⁹ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 65; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 847; R. FANTAUZZI, "Rascals, Scoundrels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy

Nog voor de burgeroorlog uitbrak, investeerde Somalië fors in visserijprojecten en werd de sector veel potentieel toegedicht, gelet op de tot dan toe onaangeroerde visbestanden: in de vroege jaren 80 lanceerde het Somalische *Ministry of Fisheries* en de *Coastal Development Agency (CDA)* een ontwikkelingsprogramma dat focuste op de oprichting van coöperatieve verenigingen van artisanale vissers.⁵²⁰ Buitenlandse visserij werd enkel toegelaten op basis van overheidsvergunningen of via *joint venture*-overeenkomsten. Samen met het Barre-regime viel echter ook de Somalische zeemacht, waardoor de kustwateren onbeschermd bleven: buitenlandse trawlers die op grote schaal aan illegale visserij deden en westerse schepen die afval kwamen dumpen, deden hun intrede en de voorheen rijke visbestanden geraakten zo snel aangetast en uitgeput. De Verenigde Naties schatten dat illegale visserij in de Somalische kustwateren, voornamelijk door Europese en Aziatische bedrijven, voor een enorm verlies zorgde en een rapport bracht aan het licht dat de zone reeds lang het actieterrein vormt voor illegale dumping, vooral door Europese ondernemingen.⁵²¹ De Somalische bevolking was zich al eerder bewust van deze illegale praktijken, aangezien de tsunami van 2004 heel wat vaten met westers afval aan de Puntlandse kust liet aanspoelen.⁵²²

De illegale visserij en afvaldumping zette lokale vissers ertoe aan om zich te verenigen en hun gebied te verdedigen, aangezien velen onder hen ernstig beperkt werden in hun mogelijkheden om een toereikend inkomen te vergaren. Piraterij bleek een oplossing te zijn en de lokale bevolking geloofde dat dit een rechtvaardige manier was om hun visgronden te beschermen. De namen van verschillende piratengroeperingen (zoals *National Volunteer Coast Guard*) reflecteren ook deze oorspronkelijke motivatie: Somalische piraten verwijzen vaak naar zichzelf als '*badaadinta badah*',

from Ancient Times to the Present", *International Journal of Legal Information* 2011, 374; T. TREVES, "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the coast of Somalia", *European Journal of International Law* 2011, 400; O. DIREK, M. D. A. HAMILTON, K. S. OPENSHAW en P. C. R. TERRY, "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 225-226; A. ADEMUN-ODEKE, "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 135; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 560; M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 146; U. JENISCH, "Piracy, Navies and the Law of the Sea: The Case of Somalia", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2009, 124; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 4-5; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 3; C. MARTS, "Piracy Ransoms - Conflicting Perspectives", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2010, 9-10; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 9; P. KERINS, "Somali Perspectives on Piracy and Illegal Fishing", *Oceans Beyond Piracy*, 11 juli 2016; G. SCHBLEY en W. ROSENAU, "Piracy, Illegal Fishing, and Maritime Insecurity in Somalia, Kenya, and Tanzania", *CNA Strategic Studies*, september 2013.

⁵²⁰ Zie o.a. S. C. SONU, "Somali Fishing Industry Has Potential for Growth", *Marine Fisheries Review* 1982, 25-26.

⁵²¹ Indien men afval rond de Hoorn van Afrika dumpde, in plaats van zich daar in Europa op legale wijze van te ontdoen, kon immers 99 procent van de kosten uitgespaard worden (zie Report of the Secretary-General on the protection of Somali natural resources and waters (25 oktober 2011), *UN Doc. S/2011/661* (2011); S. MAIR, "Piracy and Maritime Security: Regional characteristics and political, military, legal and economic implications", *SWP Research Papers* 2011, vol. 3, 38; "How Somalia's Fishermen Became Pirates", *Time*, 18 april 2009; "Illegal, Unreported & Unregulated Fishing in Somalia", *Oceans Beyond Piracy*, 22 september 2014).

⁵²² Zie M. TWOMEY, "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 146; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 5; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 3.

wat vrij vertaald ‘verlossers van de zee’ betekent en vaak ook als kustwacht wordt aangeduid.⁵²³ Studies tonen zelfs aan dat buitenlandse private beveiligingsbedrijven de Somalische vissers trainden om met wapens om te gaan en grote schepen te enteren volgens de exacte technieken die nu door Somalische piraten worden gehanteerd om kapingen uit te voeren.⁵²⁴ Illegale dumping en visserij kunnen dus met enige scepsis als aanleidingen voor de Somalische piraterijproblematiek worden aangemerkt, maar verklaren allerminst de consequente en langdurige voortzetting van het fenomeen. Het wordt ook vaak opgemerkt dat Somalië, ondanks zijn lange kustlijn, nooit echt een vissersland is geweest en dat dit segment slechts een ondergeschikte rol vervulde in de Somalische economie.⁵²⁵ Volgens velen is deze verklaring voor de piraterijactiviteiten dan ook lachwekkend en strookt dit allerminst met de werkelijkheid: het essentieel motief achter hedendaagse Somalische piraterij lijkt puur winstbejag te zijn, aangezien men de lucratieve aard van de gijzelingsactiviteiten steeds meer inzag.⁵²⁶ Deze uitweg richting een potentieel luxeleven, een mogelijkheid die de traditionele Somalische economie allerminst biedt, vormt de voornaamste drijfveer van piratengroeperingen, gedomineerd door georganiseerde misdaadsyndicaten en lokale krijgsheren die de oceaan en de rijkge vulde handelsschepen die er passeren als een grote inkomstenbron zien. De uit piraterij voortvloeiende winst werd jaarlijks op ongeveer 300 miljoen dollar geschat en heeft de steden en havens langs de Golf van Aden in grote mate verrijkt, waardoor het als een cruciale sector binnen de Somalische informele economie kon worden gezien.⁵²⁷

Kleine kuststeden werden terug op de kaart gezet, nieuwe infrastructuur en jobmogelijkheden werden gecreëerd en de visserij kende nooit betere tijden, waardoor het niet verwonderlijk is dat de Somalische piraterij op onvoorwaardelijke steun van de lokale bevolking kon rekenen. De financiële medewerking gaat zelfs tot ver over de grenzen: Somalische vluchtelingen, verspreid over de hele wereld, leveren hun bijdrage en contributies vanwege Al Shabaab, Al Qaeda en andere extremistische moslingroeperingen blijken niet ongewoon.⁵²⁸ Somalische piraterij is een echte business geworden en in Harardheere werden de activiteiten zelfs gefinancierd via een

⁵²³ Zie o.a. M. TWOMEY, “Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles”, *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 146; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, “Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond”, *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 9; N.-L. REMUSS, “Space Applications as a Supporting Tool for Countering Piracy – Outline for a European Approach”, *European Space Policy Institute*, oktober 2010, 18; “Somali pirates living the high life”, BBC News, 28 oktober 2008.

⁵²⁴ Zie o.a. M. TWOMEY, “Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles”, *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 146.

⁵²⁵ Zie o.a. S. MAIR, “Piracy and Maritime Security: Regional characteristics and political, military, legal and economic implications”, *SWP Research Papers* 2011, vol. 3, 38-39; S. C. SONU, “Somali Fishing Industry Has Potential for Growth”, *Marine Fisheries Review* 1982, 25-26.

⁵²⁶ Zie M. SILVA, “Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law”, *Virginia Journal of International Law* 2010, 560; D. OSIRO, “Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns”, *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 4; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, “Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond”, *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 8.

⁵²⁷ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 13-14; M. STERIO, “Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed”, *Fordham International Law Journal* 2009, 384; R. FANTAUZZI, “Rascals, Scoundrels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present”, *International Journal of Legal Information* 2011, 374; GEOPOLICITY, “The Economics of Piracy: Pirate ransoms and livelihoods off the coast of Somalia”, *Geopolicity*, mei 2011.

⁵²⁸ Zie o.a. A. ADEMUN-ODEKE, “Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order”, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 146.

effectenbeurs, waar investeerders aandelen in opkomende piraterijaanvallen konden aankopen en verkopen.⁵²⁹ Deze misdrijven op zee, die ooit gestart leken te zijn als reactie op illegale dumping en visserij, bleken nu dus zeer lucratieve bezigheden, waar de plaatselijke economie steeds afhankelijker van werd. Volgens een VN-rapport gaat ongeveer 50 procent naar de piratenleiders en -financiers, 30 procent naar de piraten die de kaping uitvoeren, 10 procent naar de militieleden die de uitvalsbasisen controleren en 10 procent naar de lokale gemeenschap.⁵³⁰ Nabestaanden van een piraat die bij het uitoefenen van zijn activiteiten het leven laat, ontvangen bovendien een niet te verwaarlozen compensatie, waardoor men nog gemotiveerder is om tot dergelijke misdaden over te gaan en geen risico's schuwt.

1.3 Gevolgen

1.3.1 Algemeen

De gevolgen van Somalische piraterij waren amper te overzien: in 2012 werd de totale economische kost op 6 miljard dollar begroot.⁵³¹ Volgens de berekeningen werd ongeveer 80 procent gedragen door de private sector, in de vorm van onder meer toegenomen brandstofkosten door verhoogde scheepsnelheid en aangepaste vaarroutes, beveiligingsuitgaven, stijgende verzekeringskosten en verhoogde lonen⁵³², en 20 procent door verschillende overheden, voornamelijk besteed aan maritieme patrouilles en inspanningen op vlak van capaciteitsuitbouw en piraterijvervolgning.⁵³³ In de jaren ervoor lag de kost nog hoger, maar door een opvallende afname van het aantal piraterijaanvallen kon deze in 2012 dus beperkt worden.⁵³⁴ Door de drastische terugval qua incidenten en de bescheiden kostendaling was de kost per incident wel fors toegenomen: als één piraterijaanval in 2011 ongeveer een kost van 29 miljoen dollar vertegenwoordigde, kon dat in 2012 op maar liefst 83 miljoen dollar begroot worden.⁵³⁵ Naast de aanwezigheid van een internationale

⁵²⁹ Zie "Somali Sea Gangs Lure Investors at Pirate Lair", Reuters, 1 december 2009.

⁵³⁰ Zie UNODC, *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, New York, United Nations Publications, 2010, 199; "Chasing the Somali piracy money trail", BBC News, 24 mei 2009.

⁵³¹ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 1.

⁵³² Bij het doorkruisen van de *High Risk Area* heeft de bemanning, die kan kiezen of men in dit gebied wil varen, niet enkel recht op een dubbel loon, maar zijn hogere verzekeringspremies ook een noodzakelijk kwaad. Er bestaat naast de befaamde *High Risk Area* ook nog een *Additional Premium Risk Area*, die op verzekeringsvlak gelijkaardige gevolgen met zich meebrengt. Deze gebieden worden soms gewijzigd, naargelang de actuele inschatting van de piraterijdreiging (zie o.a. J. BENDEKOVIC en D. VULETIC, "Piracy influence on the shipowners and insurance companies", *DAAAM International Scientific Book* 2013, 711-718; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 92; C. M. DOUSE, "Combating piracy on the high sea: an analysis of the effects of modern piratical acts on the marine insurance industry", *Tulane Maritime Law Journal* 2010, 267-292; J. SCHUMACHER, "From Blackbeard to Jack Sparrow – Who are today's pirates and why do we care? The effect of the legal definition of piracy has on the international shipping industry and maritime insurance cover", *Journal of Law & Commerce* 2013, 135-153; Y. TASSEL, "Terrorisme, piraterie et guerre sous le rapport de l'assurance maritime", *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2006, 77-94; "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013).

⁵³³ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 1; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 62-63; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 71.

⁵³⁴ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Maritime Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 2; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 1; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 3.

⁵³⁵ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 1.

vloot en de consequente toepassing van de *Best Management Practices*, kon het lager aantal piraterijaanvallen deels toegeschreven worden aan verhoogde inzet van gewapend privaat beveiligingspersoneel, waardoor de gerelateerde kost significant gestegen was.⁵³⁶ Dit werd evenwel meer dan gecompenseerd door een ferme daling van de uitgaven met betrekking tot verhoogde scheepssnelheid en een forse afname van het betaalde losgeld, dat nog maar een kleine fractie van de totale kosten vertegenwoordigde.⁵³⁷ Het probleem bleef wel dat 99,5 procent van de totale economische kost werd besteed aan herhaaldelijke uitgaven met betrekking tot scheepvaartbeveiliging, terwijl slechts 0,5 procent werd toegewezen aan langetermijninvesteringen met het oog op preventie, vervolging en bestraffing en regionale capaciteitsuitbouw.⁵³⁸

Eén conclusie die zeker kon worden getrokken, was dat de economische kost van Oost-Afrikaanse piraterij hoog lag.⁵³⁹ Sommige critici pleiten er wel voor om het effect op de scheepvaartsector niet te hoog in te schatten, aangezien deze gestaag blijft groeien en de door piraterij veroorzaakte kosten slechts een miniem aandeel in het totaalpakket vertegenwoordigen, dat makkelijk overschaduwd wordt door routinekosten ten gevolge van slecht weer en schommelende brandstofprijzen, maar toch kan men de impact van Somalische piraterij op de maritieme handel niet veronachtzamen: de verhoogde kosten en opgelopen vertragingen zorgen voor zware verliezen en maken zeevervoer minder interessant en lucratief.⁵⁴⁰ Deze kosten, die rechtstreeks voortvloeien uit de piraterij rond de Hoorn van Afrika, scheppen bovendien nog geen volledig beeld: ten gevolge van verminderd gebruik van het Suezkanaal, verstoorde handel tussen buurlanden en negatieve effecten op visserij en toerisme moet er immers ook rekening worden gehouden met inkomstenverlies voor nabijgelegen landen zoals Egypte, Kenia en Yemen, wat tijdens de hoogdagen van de Somalische piraterij jaarlijks op ongeveer 1,25 miljard dollar neerkwam.⁵⁴¹ In Somalië zelf zorgde de piraterij weliswaar voor een heropleving van de lokale economie in verschillende kuststeden en vissersdorpen, maar dit woog ook allerm minst op tegen de negatieve economische repercussies, onder meer veroorzaakt door een permanent gevoel van onveiligheid wegens de alomtegenwoordige aanwezigheid van wapens.

Los van het economische aspect, mag de menselijke kost uiteraard niet veronachtzaamd worden: de negatieve impact van de piraterijproblematiek op zeevarenden, die de leeflijn van de mondiale scheepvaart uitmaken, is niet gering.⁵⁴² Hoewel Somalische piraten voornamelijk focussen op

⁵³⁶ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 2.

⁵³⁷ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 2-3.

⁵³⁸ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 2; J. HUGGINS, "The Cost of Piracy: Moving from Mitigation to Investment", *Oceans Beyond Piracy*, 10 september 2013.

⁵³⁹ Zie o.a. OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Maritime Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 26 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 60 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 72 p; J. W. REUHLIN, "The Economic Impacts of Piracy on the Commercial Shipping Industry: A Regional Perspective", *Marine Affairs Program* 2012.

⁵⁴⁰ Zie o.a. "Piracy: A threat to maritime security and the global economy", *Maritime Security Review*, 19 november 2012; "Piracy threatening global trade", *Maritime Security Review*, 28 november 2012.

⁵⁴¹ Zie o.a. A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 101-103; "Decrease in piracy reopens trade", *Maritime Security Review*, 27 januari 2014; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean", *Chatham House*, juli 2013, 12 (hierna verkort: A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea").

⁵⁴² Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 33 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 28 p; OCEANS

gijzelingen en het in principe dus niet de bedoeling is om bemanningsleden te doden of verwonden, vallen er uiteindelijk toch altijd slachtoffers: mishandeling van gijzelaars is niet ongewoon en soms vallen er ook doden, te wijten aan ondervoeding, doodslag, zelfmoord of het gebruik als menselijk schild tijdens reddingsoperaties.⁵⁴³ Vele zeevarenden die op één of andere manier geconfronteerd zijn geweest met een al dan niet succesvolle kaping van hun schip, hebben achteraf ook last van trauma's of gerelateerde psychologische aandoeningen.⁵⁴⁴ Toch moet niet enkel gedacht worden aan bemanningsleden van gekaapte schepen en hun familieleden, maar ook aan onschuldige vissers: de grote vrees voor piraterijaanvallen zorgt er immers voor dat overenthousiast beveiligings- of militair personeel soms ondoordacht overgaat tot het afvuren van wapens, zonder de situatie deftig te overschouwen.⁵⁴⁵ Kortdure regulering van gewapende private beveiligingsteams is aan de orde, maar ook oorlogsschepen of kustwachtpatrouilles gaan wel eens in de fout en zorgen op die manier voor onschuldige slachtoffers. Gelet op de fysieke en emotionele schade waaraan zeevarenden onderhevig zijn, hangt er dus ongetwijfeld ook een menselijke kost vast aan Somalische piraterij, die niet zomaar in de schaduw mag staan van de grote economische verliezen.

1.3.2 Actuele ontwikkelingen

Na de aanhoudende daling van Somalische piraterij, is het interessant om de invloed van deze ontwikkelingen op de kosten te bekijken. Er kan een logische trend ontwaard worden: de kosten zijn samen met het afnemend aantal piraterijaanvallen blijven dalen en bedroegen in 2014 2,3 miljard dollar, ongeveer 28 procent minder dan in 2013⁵⁴⁶ en heel wat lager dan de geschatte wereldwijde kost van jaarlijks 7 tot 12 miljard dollar tijdens de hoogdagen van de Oost-Afrikaanse piraterij.⁵⁴⁷ Desalniettemin vertegenwoordigt het cijfer nog steeds een grote kost, die door verschillende actoren gedragen werd. De verhoudingen waren wel enigszins gewijzigd: de sector zelf stond in voor 64 procent van de kosten, wat in vergelijking met de 80 procent in 2012 een betekenisvolle daling was.⁵⁴⁸ De verzekeringspremies waren sinds het hoogtepunt van de Somalische piraterij gestaag afgenomen, de praktijk van aangepaste scheepsroutes en vaarsnelheid werd geleidelijk afgebouwd en op vlak van gewapend beveiligingspersoneel werden over het algemeen kleinere teams en andere nationaliteiten ingezet.⁵⁴⁹

BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 40 p; "Seafarers - forgotten victims of maritime piracy", Oceans Beyond Piracy, 30 september 2014.

⁵⁴³ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 5-8.

⁵⁴⁴ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 7; R. S. VASAN, "Maritime Piracy: Challenges and the Way Ahead", *Jindal Journal of International Affairs* 2011, 105; C. SEYLE, "After the Release: The Long-Term Behavioral Impact of Piracy on Seafarers and Families", *Oceans Beyond Piracy*, 21 juni 2016.

⁵⁴⁵ Zie noot 1315.

⁵⁴⁶ In 2013 werd de globale kost van Somalische piraterij op ongeveer 3 miljard dollar begroot, wat een daling van bijna 50 procent uitmaakte ten aanzien van het jaar ervoor (zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2013*, One Earth Future, s.l., 2014, 7).

⁵⁴⁷ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 1-2; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120.

⁵⁴⁸ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 1.

⁵⁴⁹ Het gebruik van private maritieme beveiligingsondernemingen, dat in de loop der jaren sterk gestegen is en ondertussen ingeburgerd is geraakt, zorgt voor verhoogde kosten voor de scheepseigenaar, die de prijs voornamelijk ziet stijgen bij het inzetten van grotere teams. Er ontstond daarom een trend om de omvang van het team tot een absoluut minimum te beperken, maar dit lijkt een zorgwekkende ontwikkeling en kan geenszins aangemoedigd worden. In de GUARDCON-bepalingen van BIMCO is daarom een provisie opgenomen

De kosten voor geëngageerde staten daalden eveneens: aan het mandaat van de multinationale vloot werd in 2014 nog niets veranderd, maar er werden al minder middelen ingezet om de afgesproken taken uit te voeren.⁵⁵⁰ Het aandeel van langetermijninvesteringen in de globale kosten, dat op 2,5 procent werd geschat, bleef ondanks de stijging ten aanzien van de voorgaande jaren wel onrustwekkend laag liggen en dit wees erop dat er nog te veel geld gestoken werd in herhaaldelijke kosten, die niet bijdragen tot duurzame piraterijpreventie en regionale stabiliteit. De menselijke kost nam ondertussen wel aanzienlijk af: er werden minder zeevarenden aangevallen, er vonden minder gijzelingen plaats en de periodes van gevangenschap slonken.⁵⁵¹ De resultaten waren over het algemeen dus bemoedigend, maar men moest waakzaam blijven: indien de investeringen in piraterijpreventie en -bestrijding onder het niveau zouden duiken van wat nodig is om de problematiek onder controle te houden, zouden er ongetwijfeld substantiële kosten vereist zijn om de voorgaande toestand te herstellen.

Ook in 2015 zette de daling van de economische kost van Somalische piraterij zich voort: er werd naar schatting slechts 1,3 miljard dollar gespendeerd aan het Oost-Afrikaans misdadfenomeen, dat op sterven na dood leek.⁵⁵² Aan de kant van de scheepvaartsector vertegenwoordigden gewapende private beveiligingsteams nog steeds de belangrijkste kostenpost: kosten voor aangepaste scheepsroutes en losgeld waren tot een absoluut minimum herleid en naast arbeids- en verzekeringsuitgaven waren vooral de uit verhoogde vaarsnelheid voortvloeiende kosten spectaculair gedaald. Binnen de overheidskosten bleven marinepatrouilles het grootste aandeel opsorpen, maar deze uitgaven waren in vergelijking met 2014 reeds met meer dan de helft afgenomen en zouden in de toekomst, gelet op de verminderde internationale aanwezigheid rond de Hoorn van Afrika, nog verder dalen: het aantal patrouillerende oorlogsschepen was in 2015 al met ruim 15 procent afgenomen en deze trend zette zich door in 2016, aangezien de Somalische piraterij zich amper nog manifesteerde en de NAVO aan het einde van dat jaar de stopzetting van *Operation Ocean Shield* aankondigde.⁵⁵³ De uitgaven met betrekking tot vervolging en opsluiting van piraten bleven op hetzelfde niveau, maar vertegenwoordigden slechts een minieme fractie van de totale kost, wat tot nadenken stemt. Inzake menselijke kost steeg het aantal gegijzelde zeevarenden ook verrassend genoeg, aangezien enkele kleine schepen uit de regio succesvol gekaapt werden in 2015, dus de resultaten waren niet onverdeeld positief.⁵⁵⁴

In 2016 viel er opnieuw een lichte stijging van de economische kost van Somalische piraterij te noteren: in totaal ging er 1,7 miljard dollar verloren, een toename van ongeveer 0,4 miljard in vergelijking met 2015.⁵⁵⁵ Private beveiligingsteams, verhoogde scheepssnelheid en marinepatrouilles bleven nog steeds de grootste kostenposten vormen: met betrekking tot private beveiliging werd de drang naar kleinere teams bevestigd en op vlak van patrouilles viel op dat de verminderde inzet van de internationale *task forces* ertoe leidde dat onafhankelijke vloten van landen als China, India en Japan nu het meest prominent aanwezig waren. Wat de menselijke kost betreft, kon vastgesteld

die stelt dat een beveiligingsteam minstens uit vier bewakers moet bestaan, maar zelfs dat volstaat niet altijd om adequate beveiliging te garanderen op bepaalde schepen (zie "Why size matters: Piracy and PCASP teams", Maritime Security Review, 30 november 2012).

⁵⁵⁰ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 1.

⁵⁵¹ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 1-2.

⁵⁵² Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016.

⁵⁵³ *Infra* III.3.3.5.

⁵⁵⁴ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016.

⁵⁵⁵ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2016*, One Earth Future, 2017.

worden dat er in vergelijking met de voorgaande jaren meer zeevarenden het slachtoffer werden van piraterijaanvallen en diende vermeld te worden dat één zeevarende het leven liet. In 2017 daalde de economische kost opnieuw naar 1,4 miljard dollar, wat wees op een stabilisatie in de laatste drie jaar.⁵⁵⁶ Het aantal schepen die aan verhoogde snelheid voeren was niet toegenomen, maar door de stijgende brandstofprijzen vertegenwoordigden deze uitgaven nu wel meer dan de helft van de totale economische kost van Somalische piraterij. Sinds begin 2015 waren de uitgaven met betrekking tot private maritieme beveiliging met 13 procent gestegen, maar de kost van marinepatrouilles bleef sterk afnemen. De menselijke kost was in 2017 opnieuw significant toegenomen, maar het overgrote deel van de incidenten bestond nog steeds uit verdachte scheepsactiviteiten en mislukte aanvallen.

2. Juridisch kader

2.1 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden

2.1.1 Situering

Een belangrijk element binnen de langetermijnstrategie om piraterij rond de Hoorn van Afrika terug te dringen, betreft het nastreven van regionale samenwerking. De ontwikkeling van een regionaal maritiem beveiligingsnetwerk werd dan ook al snel als de ultieme oplossing gezien. De internationale gemeenschap probeerde deze doelstelling via twee paden te bereiken. Enerzijds waren er pogingen om dergelijke plannen via de bestaande regionale organisaties te realiseren, waaronder de *Intergovernmental Authority on Development*, de *Southern African Development Community*, de *East African Community (EAC)*⁵⁵⁷ en de Afrikaanse Unie, maar deze brachten niet onmiddellijk tastbare resultaten met zich mee. De tweede optie betrof de creatie van een volledig nieuw regionaal proces, ondersteund door een door de betrokken landen ondertekend document. Na enkele bijeenkomsten die peilden naar de mogelijkheden van verregaande regionale samenwerking op vlak van piraterijbestrijding in de voorgaande jaren, organiseerde de IMO in april 2008 een subregionale conferentie omtrent maritiem geweld in Tanzania, wat resulteerde in een ontwerpmemorandum inzake piraterijbestrijding in de westelijke Indische Oceaan, de Golf van Aden en de Rode Zee.⁵⁵⁸

De daaropvolgende top, die oorspronkelijk in oktober 2008 in Yemen zou worden gehouden, werd om veiligheidsredenen naar Djibouti verplaatst. Aan het einde van de vierdaagse conferentie, die naast vertegenwoordigers van 17 van de 21 in aanmerking komende regionale staten ook door ambtenaren van de IMO, gespecialiseerde VN-instanties en andere internationale en regionale organisaties werd bijgewoond, werd de *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden* aangenomen.⁵⁵⁹ Het

⁵⁵⁶ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2017*, One Earth Future, 2018; Bijlage VII.

⁵⁵⁷ Website: www.eac.int.

⁵⁵⁸ Zie C. BUEGER en M. S. SARAN, "Finding a regional solution to piracy: Is the Djibouti process the answer?", *Piracy Studies*, 18 augustus 2012.

⁵⁵⁹ Zie Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, Djibouti, 29 januari 2009, *IMO Doc. C 102/14* (2009) (hierna verkort: Djibouti Code of Conduct); P. R. WILLIAMS e.a., "Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems", *Public International Law & Policy Group*, maart 2013; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 54 en 71; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 384-385; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and*

document, waar vaak naartoe verwezen wordt als de *Djibouti Code of Conduct*, werd op 29 januari 2009 door 9 staten ondertekend en telt ondertussen al 20 lidstaten.⁵⁶⁰ Het mag niet verward worden met de *Djibouti Agreement*, een reconciliatieovereenkomst tussen de TFG en de *Alliance for the Re-liberation of Somalia*, maar beide overeenkomsten maken wel deel uit van het *Djibouti Peace Process*, een geïntegreerde aanpak om de vrede en stabiliteit in de Hoorn van Afrika te herstellen.⁵⁶¹

De *Djibouti Code of Conduct*, die ondanks zijn niet-bindend karakter in de voetsporen van ReCAAP probeert te treden, stelt een regionale structuur voorop om de maritieme capaciteiten en informatie-uitwisseling inzake piraterijbestrijding te verbeteren.⁵⁶² Via regionale coöperatie wordt gepoogd om de aanhouding, vervolging en bestraffing van piraten efficiënter en doeltreffender te laten verlopen, met wederzijds respect voor de jurisdictie, soevereiniteit en territoriale integriteit van de staten. De *Djibouti Code of Conduct* werd vergezeld door vier documenten.⁵⁶³ De eerste nota betreft een door de deelnemende staten ondertekende verklaring, die de bereidheid uitdrukt om samen te werken en de overeenkomst te implementeren. De tweede akte beschrijft de krachtlijnen van de *Djibouti Code of Conduct* met betrekking tot technische samenwerking en bevat onder meer bepalingen omtrent de vestiging van drie *Information Sharing Centres* in Sana'a (Yemen), Mombasa (Kenia) en Dar es Salaam (Tanzania).⁵⁶⁴ Daarnaast wordt ook aan derde landen, het *United Nations Development Programme (UNDP)*⁵⁶⁵, de *UNODC*, de Europese Commissie, het *ReCAAP Information Sharing Centre* en de maritieme sector gevraagd om steun te verlenen aan staten die hulp nodig hebben bij de implementatie van de *Djibouti Code of Conduct*, zowel direct als via de IMO. Het derde document bespreekt het onderwerp van gemeenschappelijke training van maritieme veiligheidstroepen via het zogenaamde *Djibouti Regional Training Centre (DRTC)*, binnen welk kader oefeningen en workshops worden gehouden met betrekking tot piraterijbestrijdingstechnieken en aanbevolen procedures, en roept tevens op tot de oprichting van een fysiek hoofdkwartier voor dit initiatief. De vierde resolutie betreft ten slotte een formaliteit en bevat een dankwoord aan Djibouti om de top te organiseren. De *Djibouti Code of Conduct* werd op lof onthaald door de IMO, de *Contact*

armed robbery at sea, 48; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 9-10; Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁵⁶⁰ Na de initiële ondertekening van de overeenkomst door de vertegenwoordigers van Djibouti, Ethiopië, Kenia, Madagaskar, de Malediven, de Seychellen, Somalië, Tanzania en Yemen, werd het instrument gedeponneerd op het hoofdkwartier van de IMO, waar het open stond voor ondertekening door de resterende regionale staten. Tot de toegetreden staten behoren thans de Comoren, Djibouti, Egypte, Eritrea, Ethiopië, Jordanië, Kenia, Madagaskar, de Malediven, Mauritius, Mozambique, Oman, Saudi-Arabië, de Seychellen, Soedan, Somalië, Tanzania, de Verenigde Arabische Emiraten, Yemen en Zuid-Afrika (zie Djibouti Code of Conduct; P. R. WILLIAMS e.a., "Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems", *Public International Law & Policy Group*, maart 2013; Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017)).

⁵⁶¹ *Supra* III.1.2.

⁵⁶² Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10.

⁵⁶³ Zie Djibouti Code of Conduct.

⁵⁶⁴ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 384-385.

⁵⁶⁵ Website: www.undp.org.

Group en de VN-Veiligheidsraad, die de deelnemende staten in één van haar resoluties oproept om de overeenkomst zo goed mogelijk te implementeren.⁵⁶⁶

2.1.2 Concrete inhoud

In de *Djibouti Code of Conduct*, die op de dag van de collectieve ondertekening in werking trad⁵⁶⁷, wordt de intentie uitgedrukt om 'to the fullest possible extent' samen te werken bij de bestrijding van piraterij en *armed robbery against ships*, aangezien deze dringende nood duidelijk werd ingezien en er diepe bezorgdheid heerste in de regio.⁵⁶⁸ Het document houdt rekening met de relevante bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag en de VN-resoluties en tracht de implementatie daarvan actief te promoten. De preambule van de overeenkomst vermeldt eveneens IMO-resolutie A.1002(25) van 2007, waarin de regionale staten werden aangespoord om in samenwerking met de IMO een overeenkomst ter bestrijding van piraterij te ontwikkelen, noemt *ReCAAP* als een belangrijke inspiratiebron, haalt de *SUA Convention* aan als een nuttig instrument en was vol lof over de recent gecreëerde *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*.⁵⁶⁹ In het algemeen wordt in de *Djibouti Code of Conduct* overeengekomen om in overeenstemming met het internationaal en nationaal recht en rekening houdend met de beschikbare middelen en prioriteiten van de betrokken staten samen te werken bij het melden en uitwisselen van relevante informatie, het aanhouden en in beslag nemen van piratenschepen, het arresteren en vervolgen van piraterijverdachten en het verzorgen en repatriëren van getroffen zeevarenden.⁵⁷⁰

Net zoals *ReCAAP* neemt de *Djibouti Code of Conduct* zowel piraterij als *armed robbery against ships* op in zijn toepassingsgebied en hanteert men de gangbare internationaalrechtelijke definities voor deze misdrijven.⁵⁷¹ De begripsomschrijving van een piratenschip, waar een specifieke bepaling van het Internationaal Zeerechtverdrag aan gewijd werd om mogelijke discussies te vermijden, staat niet tussen de definities van artikel 1 *Djibouti Code of Conduct*, maar wordt in een verder artikel op gelijkaardige wijze gedefinieerd.⁵⁷² Bij de omschrijving van het materieel toepassingsgebied is het ook duidelijk dat dit zich net als bij de piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag uitstrekt tot personen die anderen tot dergelijke handelingen hebben aangezet of de misdrijven moedwillig gefaciliteerd hebben, waardoor niet enkel uitvoerende pionnen gevisieerd worden.⁵⁷³ Het principe van universele jurisdictie, dat eigen is aan de bestrijding van piraterij, wordt nog eens uitgeschreven, al wordt het territoriaal toepassingsgebied iets simpeler afgebakend: buiten de territoriale zee van een staat is elke lidstaat bevoegd om een piratenschip aan te houden, de

⁵⁶⁶ Zie Resolutie 1918 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (27 april 2010), *UN Doc. S/RES/1918* (2010).

⁵⁶⁷ Zie artikel 16 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁶⁸ Zie *Djibouti Code of Conduct*; "IMO Factsheet: *Djibouti Code of Conduct*", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁵⁶⁹ Zie preambule *Djibouti Code of Conduct*; Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia (6 december 2007), *IMO Doc. A 25/Res.1002* (2007); Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199; *SUA Convention*.

⁵⁷⁰ Zie artikel 2 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁷¹ Zie artikel 1 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁷² Zie artikel 4, §2 (*Djibouti Code of Conduct*).

⁵⁷³ Zie artikel 1, §1, c) en artikel 1, §2, b) *Djibouti Code of Conduct*.

bemannings te arresteren en de aanwezige eigendommen in beslag te nemen.⁵⁷⁴ Op de principiële soevereiniteit en jurisdictie van de kuststaat wordt dus geen uitzondering gemaakt: elke achtervolging die zich uitstrekt tot in de territoriale zee van een andere staat, is onderworpen aan de bevoegdheid van die kuststaat en kan slechts voortgezet worden indien uitdrukkelijke toestemming wordt gegeven.⁵⁷⁵

Opmerkelijk is wel dat de handhavingsjurisdictie duidelijk gescheiden wordt van de vervolgingsbevoegdheid, die weliswaar strookt met de inhoud van artikel 105 *LOSC*, maar pas in een latere alinea wordt behandeld.⁵⁷⁶ De beruchte discussie omtrent de al dan niet toegelaten 'outsourcing' van piraterijvervolging wordt echter vermeden door een duidelijke nuance aan te brengen: overeenkomstig zijn nationale wetgeving en in overleg met andere geïnteresseerde partijen mag de staat die de aanhouding uitvoerde afstand doen van zijn vervolgingsrecht en deze bevoegdheid afstaan aan een andere lidstaat.⁵⁷⁷ Daarnaast herhaalt de *Djibouti Code of Conduct* nog verschillende internationaalrechtelijke piraterijbepalingen, zoals het principe dat voornoemde interventies enkel mogen worden ondernomen door bevoegd personeel van oorlogsschepen of vaartuigen die door middel van duidelijke aanduidingen geïdentificeerd kunnen worden als een overheidsschip.⁵⁷⁸ Vergelijkbaar met artikel 106 *LOSC* is ook voorzien in een schadevergoedingsclausule, die bepaalt dat de betrokken staat alle schadeclaims ten gevolge van operaties binnen het kader van de *Djibouti Code of Conduct* moet onderzoeken en (bij vaststelling van aansprakelijkheid) volgens het nationaal recht moet afwikkelen.⁵⁷⁹

De *Djibouti Code of Conduct* voorziet voor de rest in een kader voor regionale coördinatie en samenwerking binnen vier thematische pijlers: het organiseren van nationale en regionale training⁵⁸⁰, het aansterken van relevante nationale wetgeving⁵⁸¹, het stimuleren van informatie-uitwisseling en *maritime domain awareness*⁵⁸² en het ontwikkelen van capaciteitsuitbouw inzake piraterijbestrijding.⁵⁸³ Het bevat heel wat interessante bepalingen, waaronder een aanmoediging om adequate beveiligingsmaatregelen door te voeren op schepen, overeenkomstig de internationale standaarden en praktijken, en de mogelijkheid tot het plaatsen van rechtshandhavings- of ander relevant personeel op patrouilleschepen van een partnerland (*shiprider agreements*).⁵⁸⁴ Er wordt eveneens in een overlegclausule voorzien, die uitdrukt dat er bij elk piraterij-incident uiteenlopende belangen kunnen spelen en dat het bijgevolg aangewezen is om met alle betrokken staten en stakeholders samen te zitten om de bevrijding van de slachtoffers en de aanhouding en vervolging van de verdachten zo vlot mogelijk te laten verlopen.⁵⁸⁵ Opvallend is ook dat de *Djibouti Code of Conduct* een bepaling bevat die voorschrijft dat de deelnemende landen elkaar op de hoogte houden van hun respectieve wetgeving en richtsnoeren, vooral op vlak van maritieme aanhouding,

⁵⁷⁴ Zie artikel 4, §4 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁷⁵ Zie artikel 4, §5 en 5, §2 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁷⁶ Zie artikel 4, §6 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁷⁷ Zie artikel 4, §7 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁷⁸ Zie artikel 6, §1 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁷⁹ Zie artikel 14 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁸⁰ Zie artikel 10, §3 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁸¹ Zie artikel 11 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁸² Zie artikel 8-10, §2 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁸³ Zie artikel 10, §4 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁸⁴ Zie artikel 3 en 7 *Djibouti Code of Conduct*.

⁵⁸⁵ Zie artikel 6, §2 *Djibouti Code of Conduct*.

onderzoek en vervolging, om zo de implementatie van de overeenkomst te faciliteren.⁵⁸⁶ Het is heel positief dat men het belang van onderlinge kennis van elkaars nationale regelgeving erkent en via de publicatie van handboeken en het beleggen van seminars en conferenties kan succesvolle omzetting van de *Djibouti Code of Conduct* nog meer gestimuleerd worden.

Op het einde van de *Djibouti Code of Conduct* wordt nog eens duidelijk gesteld dat de overeenkomst op geen enkele manier afbreuk doet aan de rechten of plichten waartoe de deelnemende landen volgens het internationaal recht of elke andere multilaterale of bilaterale overeenkomst gehouden zijn.⁵⁸⁷ Daarnaast wordt benadrukt dat niets de lidstaten in de weg staat om aanvullende maatregelen te nemen of andere samenwerkingsverbanden op te zetten ter bestrijding van piraterij.⁵⁸⁸ Er wordt tevens bepaald dat elke deelnemende staat een andere lidstaat mag verzoeken om maatregelen te nemen als reactie op gerapporteerde gevallen van piraterij of *armed robbery against ships*.⁵⁸⁹ In geval van onderlinge disputen omtrent de implementatie van de overeenkomst wordt zoals steeds gehamerd op het belang van bemiddeling en andere vreedevolle manieren van geschillenbeslechting.⁵⁹⁰ Tot slot is het belangrijk om erop te wijzen dat de *Djibouti Code of Conduct* niet bindend is⁵⁹¹, maar dat wel uitdrukkelijk voorzien werd in de mogelijkheid om dit in de toekomst te wijzigen: de deelnemende landen zouden binnen de twee jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst (en op voorwaarde dat dan de nationale knooppunten voor het informatie-uitwisselingsnetwerk waren aangewezen) samenzitten om in overleg met de IMO te bepalen of het wenselijk en haalbaar is om van de *Djibouti Code of Conduct* een bindend instrument te maken.⁵⁹²

2.1.3 Implementatie

2.1.3.1 Algemeen

Critici menen dat de *Djibouti Code of Conduct* weinig waarde heeft omdat het niet juridisch bindend is en stellen dat het instrument door de tanende piraterij en de resulterende aandachtsverschuiving bij de betrokken staten zijn momentum ondertussen wat verloren is, maar het is belangrijk om te benadrukken dat het de regio wel op pad heeft gezet richting adequate maritieme beveiliging. Sinds de ondertekening in 2009 groeide de overeenkomst uit tot het belangrijkste instrument voor de facilitering van transnationale communicatie, coördinatie en coöperatie in de regio en creëerde het een betrouwbare basis voor efficiënte samenwerking tussen de deelnemende staten, de IMO en andere internationale partners.⁵⁹³ Gestuurd door de IMO, boekte het document langzaam maar zeker vooruitgang: ondanks de nogal abstracte, technische doelstellingen, die een hoog niveau van expertise vereisen, werden reeds duidelijke resultaten gerealiseerd. Het vergt weinig uitleg dat het succes van de *Djibouti Code of Conduct* in grote mate afhangt van een zekere flexibiliteit: het is belangrijk dat er aanpassingen kunnen worden doorgevoerd om tegemoet te komen aan wijzigende

⁵⁸⁶ Zie artikel 8, §7 Djibouti Code of Conduct.

⁵⁸⁷ Zie artikel 15 Djibouti Code of Conduct.

⁵⁸⁸ Zie artikel 15, e)-f) Djibouti Code of Conduct.

⁵⁸⁹ Zie artikel 10, §2 Djibouti Code of Conduct.

⁵⁹⁰ Zie artikel 12 Djibouti Code of Conduct.

⁵⁹¹ Zie artikel 15, a) Djibouti Code of Conduct.

⁵⁹² Zie artikel 13 Djibouti Code of Conduct.

⁵⁹³ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 2; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

omstandigheden en nieuwe noden. Een belangrijke ontwikkeling was dan ook de creatie van de *Project Implementation Unit (PIU)*, die in april 2010 binnen de IMO werd opgericht om effectieve en tijdige implementatie van de overeenkomst te verzekeren.⁵⁹⁴ De *PIU* bestond uit een team van specialisten in operationele zaken, technische aspecten en maritiem recht en overzag de uiteenlopende projecten: men zorgde ervoor dat de initiatieven binnen de verschillende werkgebieden optimale uitwerking kregen en stelden de regionale landen op uiteenlopende manieren in staat om de noodzakelijke hervormingen door te voeren.

Het in september 2009 gecreëerd *Djibouti Code of Conduct Trust Fund (DCCTF)*, een multi-donorfonds dat wordt gespijsd door vrijwillige bijdragen en als financieringsmechanisme fungeert voor de diverse initiatieven binnen het kader van de *Djibouti Code of Conduct*, vervult ook een belangrijke rol.⁵⁹⁵ Het werd opgericht volgens de financiële regelgeving van de IMO en werd beheerd door de *PIU*. In overleg met de lidstaten werd een gedetailleerd implementatieplan opgesteld, dat via versterkte regionale samenwerking en coördinatie moet leiden tot capaciteitsuitbouw en performantere piraterijbestrijding. De bouw van het *Djibouti Regional Training Centre* werd onder andere mogelijk gemaakt door het *DCCTF*: de financiële middelen werden verstrekt door Japan, terwijl Denemarken en Zuid-Korea het materiaal leverden.⁵⁹⁶ IMO-lidstaten, intergouvernementele organisaties die gelieerd zijn aan de IMO of ngo's met een raadgevend statuut mogen de initiatieven immers ook ondersteunen via hulp in natura.⁵⁹⁷

2.1.3.2 Informatie-uitwisseling

De implementatie veruitwendigde zich tot nu toe voornamelijk door de training van kustwachteenheden, de noodzakelijke capaciteitsuitbouw en de realisatie van het informatie-uitwisselingsnetwerk (*Djibouti Code of Conduct Information Sharing Network*), dat uiteraard een positief effect heeft op de communicatie van cruciale gegevens en sinds de oprichting een significante rol heeft gespeeld in de strijd tegen piraterij.⁵⁹⁸ De drie beoogde informatie-uitwisselingscentra (het *Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC)* in Kenia, het *Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)* in Tanzania en het *Regional Maritime Information Sharing Centre (ReMISC)* in Yemen), die sinds 2011 volledig operationeel zijn en elk instaan voor een

⁵⁹⁴ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 3.

⁵⁹⁵ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 385; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 4; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁵⁹⁶ Andere belangrijke donoren voor het *DCCTF* zijn Saoedi-Arabië, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, de Marshalleilanden, Malta en de Verenigde Naties (zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 4; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017)).

⁵⁹⁷ Sommige landen bieden dus ook ondersteuning zonder financiële bijdragen te schenken: zo werkte Turkije actief aan de regionale maritieme capaciteiten van de betrokken landen door het inrichten van kwalitatieve opleidingen en trainingen, die moeiteloos aan de beoogde standaarden voldoen en in specifieke noden voorzien. Ook Saoedi-Arabië, die veel toewijding voor de projecten van de *Djibouti Code of Conduct* toonde, nam via de organisatie van opleidingsprogramma's en conferenties een voorbeeldfunctie aan en stuwde regionale samenwerking (zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 4, 6 en 10; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017)).

⁵⁹⁸ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 5; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

bepaalde zone (*ReMISC* = Noord, *RMRCC* = Centraal en *MRCC* = Zuid), worden aangevuld door nationale knooppunten⁵⁹⁹ in elk van de deelnemende staten, waardoor waardevolle informatie omtrent piraterij of verdachte activiteiten snel verspreid en geanalyseerd kan worden.⁶⁰⁰

Het gelaagd systeem, dat in een logische verdeling van verantwoordelijkheden voorziet, zorgt voor een doorzichtige en efficiënte informatiestroom: elk van de *Information Sharing Centres (ISC's)* en nationale knooppunten is gehouden om relevante inlichtingen aan elkaar door te spelen en desgevallend noodsignalen te verspreiden, terwijl elke deelnemende staat ervoor zorgt dat er probleemloze communicatie is tussen het nationaal knooppunt en andere relevante nationale instanties en ngo's.⁶⁰¹ Daarnaast dienen de lidstaten ook alles in het werk te stellen om schepen onder hun vlag aan te manen tot rapportering van incidenten, zorgt men voor uniforme rapporteringscriteria en moet men rekening houden met de confidentialiteit van de doorgestuurde gegevens. De drie *Information Sharing Centres* werken daarenboven samen met *UKMTO*, *NATO Shipping Centre*, *EUNAVFOR*⁶⁰² en het informatie-uitwisselingscentrum van *ReCAAP*⁶⁰³, waardoor een ruimer informatienetwerk voor de hele Indische Oceaan gerealiseerd kan worden.⁶⁰⁴ De nagestreefde interoperabiliteit tussen dit netwerk en de militaire aanwezigheid in de regio kan een grote troef zijn en er wordt getracht om de *Information Sharing Centres* meer te betrekken bij de planning en uitvoering van maritieme operaties en oefeningen zoals *Exercise Cutlass Express*.⁶⁰⁵ Efficiënte informatie-uitwisseling is immers cruciaal in de strijd tegen piraterij en het wijdverspreid probleem van *underreporting* moet dan ook zo snel mogelijk aangepakt worden, aangezien doelgerichte acties en optimale preventie anders onhaalbaar zijn.⁶⁰⁶ De IMO is vastberaden om het regionaal informatie-uitwisselingsnetwerk verder te helpen ontwikkelen en zo piraterij en andere illegale activiteiten in de westelijke Indische Oceaan en de Golf van Aden tegen te gaan.⁶⁰⁷

⁵⁹⁹ Deze nationale knooppunten moeten door de deelnemende landen aangeduid en gecommuniceerd worden bij ondertekening van de overeenkomst of zo snel mogelijk erna. De relevante contactgegevens dienen te worden uitgewisseld tussen de lidstaten en eventuele wijzigingen moeten ook onmiddellijk worden doorgegeven (zie artikel 8, §2 Djibouti Code of Conduct).

⁶⁰⁰ Zie artikel 8 Djibouti Code of Conduct; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 384-385; "Information Sharing in East and West Africa", *Oceans Beyond Piracy*, 22 januari 2015; Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 5; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶⁰¹ Zie artikel 8, §3-6 en 9, §1 Djibouti Code of Conduct.

⁶⁰² *EUNAVFOR* – Operatie Atalanta werkte reeds nauw samen met de informatie-uitwisselingscentra om een goede visuele voorstelling van een typische regionale '*dhow*' op te maken, zodat de internationale vloot makkelijker kan identificeren welke schepen voor legitieme handelsdoeleinden op zee zijn en deze kan onderscheiden van mogelijke piratenschepen.

⁶⁰³ Met *ReCAAP* werden gezamenlijke *standard operating procedures* ontwikkeld, die open communicatie van piraterijgerelateerde informatie ondersteunen.

⁶⁰⁴ Zie o.a. Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 5.

⁶⁰⁵ Deze jaarlijkse oefening, die gesponsord wordt door *US AFRICOM* en verregaande ondersteuning geniet van de IMO en de *East African Standby Force*, focust voornamelijk op informatie-uitwisseling en gecoördineerde operaties om piraterij te bekampen en vormt sinds 2013 een vast onderdeel binnen het trainingsprogramma van de *Djibouti Code of Conduct* (zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 5).

⁶⁰⁶ Zie N. D. LOMBARDO, "Underreporting of Crimes at Sea: Reasons, Consequences, and Potential Solutions", *Oceans Beyond Piracy*, 21 november 2014.

⁶⁰⁷ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 5; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

2.1.3.3 Maritime domain awareness

De IMO werkt ook samen met de lidstaten van de *Djibouti Code of Conduct* om de *maritime domain awareness* (MDA) naar een hoger niveau te tillen, zodat de rechtshandhaving op zee aangescherpt kan worden.⁶⁰⁸ Het concept komt vaak terug binnen de context van maritieme beveiliging en verwijst naar verschillende methodes en systemen die tot doel hebben om via radars en surveillancenetwerken alles in kaart te brengen wat in de interne wateren, territoriale zee en EEZ gebeurt en mogelijks schadelijk zou kunnen zijn voor de veiligheid, economie of het milieu van de betrokken landen. Projecten voor een efficiënter gebruik van *Automatic Identification System* (AIS), *LRIT*, kustradars, sensoren en andere gelijkaardige systemen werden opgezet en geïmplementeerd.⁶⁰⁹ Aanvullend werden ook regionale workshops omtrent *best practices* inzake MDA georganiseerd, waar op hoog niveau gediscussieerd werd over de optimale systemen en strategieën: lacunes werden geïdentificeerd en mogelijke oplossingen werden naar voor gebracht.⁶¹⁰

De IMO richtte tevens een partnerschap op met *US AFRICOM* om via onderlinge informatie-uitwisseling de *maritime situational awareness* (MSA), een cruciaal onderdeel van MDA, in de regio te verhogen en deze aanpak, resulterend in een efficiënte burgerlijk-militaire samenwerking waardoor dubbel werk wordt vermeden, zou nu een voorbeeld vormen voor heel wat staten uit de regio, die plannen hebben om dergelijke allianties te dupliceren.⁶¹¹ De IMO werkte aan MSA-projecten in verschillende lidstaten en probeerde deze zoveel mogelijk af te stemmen op de bestaande initiatieven en nationale programma's. Dergelijk werk is noodzakelijk om een goed beeld te krijgen van wat er zich allemaal in de Golf van Aden en de Somalische kustwateren afspeelt, wat van essentieel belang is om de zeemacht en kustwacht van de omliggende landen efficiënt te laten functioneren.

2.1.3.4 Opleiding en training

De IMO blijkt zonder enige twijfel de meest enthousiaste partner en met medewerking van andere internationale en regionale organisaties en instanties werden al heel wat trainingsoefeningen inzake maritieme beveiliging georganiseerd.⁶¹² Een belangrijke bondgenoot van de IMO bij het doorvoeren

⁶⁰⁸ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 6; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶⁰⁹ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 588; Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 6; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶¹⁰ In mei 2015 werd onder de auspiciën van het *Djibouti Regional Training Centre* nog een driedaagse workshop omtrent MDA gehouden in Tanzania: het voornaamste resultaat was de ontwikkeling van relevante standaarden ter verbetering van de samenwerking en interoperabiliteit tussen de *maritime operation centres*, het *Information Sharing Network* en het maritiem rechtshandavingspersoneel en de workshop werd onmiddellijk gevolgd door een tweedaagse training, waarop de nieuwe ideeën en systemen werden uitgetest (zie o.a. Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 6).

⁶¹¹ Zie "OBP Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/djibouti-code-of-conduct> (geraadpleegd op 25 mei 2018).

⁶¹² In samenwerking met onder meer de NAVO, *EUNAVFOR*, *US AFRICOM*, *East African Standby Force*, de Saudische *Mohammed Bin Nayef Academy of Marine Science and Security Studies* en het Turkse *Maritime Security Centre of Excellence* werden reeds zestig oefeningen gehouden, waarbij meer dan duizend deelnemers werden opgeleid (zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 6; "IMO Factsheet: Djibouti Code of

van deze trainingen is de NAVO: heel wat oefeningen en opleidingen werden in het *NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre (NMIOTC)*⁶¹³ gehouden, gelegen op het Griekse eiland Kreta in de Middellandse Zee en perfect uitgerust voor dergelijke aangelegenheden.⁶¹⁴ Elke opleiding bestaat uit een theoretisch gedeelte en praktijktraining: er worden holistische opleidingen aangeboden, waarbij de deelnemers vertrouwd geraken met alle relevante aspecten van piraterij en maritieme criminaliteit, maar alle programma's focussen via een thematische indeling op een bepaalde doelgroep, gaande van strafonderzoek op zee of planning van maritieme operaties tot scheepsbeveiliging of maritieme aanhouding. Met het oog op een duurzame oplossing voor de piraterijproblematiek werden zelfs programma's gelanceerd ter opleiding of bijscholing van regionale trainingsofficieren.⁶¹⁵ Ook de *East African Standby Force* bleek een waardevolle partner en organiseerde specifieke trainingsoefeningen vanuit het *Sudan Peace Support Operations Training Centre*.⁶¹⁶

In november 2015, na verschillende onverwachte vertragingen⁶¹⁷, werd het hoofdkwartier van het *Djibouti Regional Training Centre*, binnen welk kader de trainingen al sinds 2010 worden opgezet, officieel ingehuldigd en dit leek een grote opsteker te zijn.⁶¹⁸ De oprichting van het centrum werd reeds tijdens de Djibouti-conferentie in 2009 geopperd en men ging ervan uit dat het, geruggesteund door de IMO, een belangrijke rol zou spelen bij de initiatieven inzake regionale capaciteitsuitbouw, één van de belangrijkste doelstellingen onder de *Djibouti Code of Conduct*. Koji Sekimizu, secretaris-generaal van de IMO, moedigde de Djiboutiaanse overheid aan om proactief te zijn en het gebouw zo creatief en efficiënt mogelijk te gebruiken, teneinde het potentieel van het centrum en zijn bijdrage voor de regio te maximaliseren. De infrastructuur kon immers ook aangewend worden voor bredere opleiding en training gerelateerd aan havens, maritieme rechtshandhaving of andere relevante thema's en leent zich uitstekend voor het organiseren van conferenties en vergaderingen. In de eerste plaats was het echter de bedoeling dat het *DRTC* een cruciale component werd op vlak van maritieme beveiligingstraining en zo de ambitieuze objectieven van de *Djibouti Code of Conduct* zou realiseren.⁶¹⁹ De opleiding en training van kustwachteenheden vormt een zeer belangrijk punt in het kader van de *Djibouti Code of Conduct*, aangezien het niet alleen de aandacht voor het piraterijprobleem vergroot, maar ook voor het geloof zorgt dat dit nefast fenomeen op termijn wel degelijk onderdrukt kan worden.

Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017)).

⁶¹³ Website: www.nmiotc.nato.int.

⁶¹⁴ Sinds de samenwerking eind 2012 werd aangevat, gingen reeds 17 oefeningen door en genoten al meer dan 300 studenten vanuit 19 verschillende DCoC-landen bijscholing in het trainingscentrum (zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 9).

⁶¹⁵ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 9.

⁶¹⁶ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 12.

⁶¹⁷ De IMO voorzag uiteindelijk in een geamendeerd *memorandum of understanding* met Djibouti, waarin duidelijke deadlines werden gesteld voor de afwerking van het gebouw (31 oktober 2015) en de officiële inhuldiging (18 november 2015) (zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 4).

⁶¹⁸ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 4; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶¹⁹ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 4 en 12; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

2.1.3.5 Wetgeving

Er werd ook veel vooruitgang geboekt op vlak van herziening van nationale wetgeving: maar liefst twaalf lidstaten voorzagen op korte termijn wijzigingen in hun regelgeving.⁶²⁰ Met betrekking tot nationale piraterijwetgeving legt de *Djibouti Code of Conduct* vooral de nadruk op het opmaken van werkbare, doelgerichte wetteksten en het garanderen van een optimale afdwinging daarvan. De lidstaten hadden zich in het document immers voorgenomen om adequate strafbaarstellingen en ondubbelzinnige regels omtrent jurisdictie, onderzoek, vervolging en bestraffing van piraterijverdachten te voorzien.⁶²¹ Om dit doel te bereiken ontvangen de landen uitgebreide steun van de IMO, die nauw samenwerkt met de *UNODC* en andere internationale partners om de specifieke noden en gewenste hervormingen in kaart te brengen.⁶²² De absolute prioriteit is de nationale rechtshandhavingsinstanties in staat stellen om op efficiënte wijze arrestaties te verrichten en strafonderzoek te voeren binnen de context van piraterij. Voor wat de effectieve handhaving betreft werden verschillende workshops georganiseerd, die ook de behoeften van het judicieel systeem analyseerden om tot een succesvolle vervolging te komen, en dit werd verder ondersteund door oefeningen omtrent het voeren van strafonderzoek op zee binnen het kader van het *Djibouti Regional Training Centre*.⁶²³

2.1.3.6 Capaciteitsuitbouw

De IMO werkte ook samen met internationale partners om de capaciteiten inzake piraterijbestrijding uit te bouwen door onder meer de ontwikkeling van maritieme infrastructuur en rechtshandhaving in de regionale staten te ondersteunen.⁶²⁴ Binnen deze context sloot de IMO in 2012 maar liefst vijf strategische partnerschappen af met VN-instellingen en de Europese Unie, waaruit nogmaals de toewijding van de internationale gemeenschap blijkt om verbeterde coördinatie op alle niveaus te bewerkstelligen. Niet enkel het aansterken van de piraterijbestrijding op zich was het doel, maar ook de ontwikkeling van de maritieme sector en het creëren van economische alternatieven voor dergelijke illegale kostwinningsvormen. De focus op Somalië is zeer nadrukkelijk aanwezig: één van de ambities van de *Djibouti Code of Conduct* is immers om Somalië, dat door zware burgeroorlogen werd geteisterd en daarom lange tijd als een gefaalde staat door het leven ging, terug te betrekken bij het zoeken naar een oplossing voor de problematiek.⁶²⁵ Men beoogt dus ook de wortels van het probleem aan te pakken en de Somalische verklaring met betrekking tot hun EEZ, die ervoor zorgde dat de staat zijn plaats binnen de internationale maritieme gemeenschap terug innam, vormde een belangrijke stap.⁶²⁶ De dalende piraterij rond de Hoorn van Afrika vertegenwoordigde een mooie opportuniteit om de Somalische maritieme sector herop te bouwen, waardoor de maritieme economie opnieuw kan opleven en een nieuwe opstoot van piraterij wordt vermeden. Binnen het kader van het *Integrated Technical Cooperation Programme* is de IMO dan ook druk bezig met het

⁶²⁰ *Infra* III.2.2.3.

⁶²¹ Zie artikel 11 Djibouti Code of Conduct.

⁶²² Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 6; “IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct”, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶²³ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 6.

⁶²⁴ Zie “IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct”, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶²⁵ Zie o.a. Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 7.

⁶²⁶ *Infra* III.2.2.4.2.

aanreiken van technische ondersteuning aan de federale regering van Somalië.⁶²⁷ De door de IMO gecreëerde strategische partnerschappen moeten Somalië in staat stellen om de maritieme sector op duurzame wijze uit te bouwen en om alternatieve vormen van inkomstenvergaring te voorzien voor de bevolking, die door een sputterende economie en een gebrek aan legale opportuniteiten anders al snel verleid wordt tot piraterij en gerelateerde criminele activiteiten.

2.1.3.7 Regionale coöperatie en coördinatie

In de *Djibouti Code of Conduct* werden tevens afspraken gemaakt met betrekking tot het voeren van gezamenlijke maritieme beveiligingsoperaties en het uitwisselen van rechtshandavingspersoneel onder de lidstaten.⁶²⁸ Het creëren van een gezamenlijke kustwacht werd als iets te ambitieus beschouwd, waardoor de IMO ervoor opteerde om de nationale kustwachteenheden zo goed mogelijk te ontwikkelen en deze te integreren in een gestructureerd regionaal netwerk. Zoals reeds eerder vermeld, wordt ook voorzien in gemeenschappelijke regionale trainingsprogramma's, die gecoördineerd door het *Djibouti Regional Training Centre* de voornaamste pijnpunten moeten behandelen: zo werden er reeds maritieme aanhoudingsoefeningen gehouden in samenwerking met het *NMIOTC*, kregen de kustwachteenheden van de deelnemende landen workshops in verband met rechtshandhaving voorgeschoteld met ondersteuning van de IMO en *UNODC* en werden er relevante lessen en lezingen georganiseerd met medewerking van het *MARSIC*-project van de EU, dat grote sommen geld pompt in de verschillende initiatieven.⁶²⁹ Het budget voor opleidingen, trainingen, workshops en lezingen werd geleidelijk aangesterkt en het aanbod werd uitgebreid, waardoor niet enkel de prestaties van de betrokken landen verbeterden, maar ook de coördinatie en samenwerking tussen de verschillende overheidsinstanties zichtbaar vooruit gingen. Een andere relevante bepaling die in de *Djibouti Code of Conduct* werd vastgelegd, betreft de verplichting tot onderlinge samenwerking bij het redden, evacueren, verzorgen en repatriëren van schepen en personen die het slachtoffer zijn geworden van piraterij: ook op dat vlak werden reeds initiatieven ondernomen en is er sprake van progressie.

2.1.4 Jeddah Amendment

In 2015 traden enkele veranderingen op: zo werd de *Project Implementation Unit* op 31 maart 2015 ontbonden en concludeerde dit de succesvolle voltooiing van de eerste implementatiefase van de *Djibouti Code of Conduct*.⁶³⁰ De eenheid had een stevige basis gecreëerd voor de facilitering en coördinatie van trainingsactiviteiten en informatie-uitwisseling en had sterke relaties met de internationale partners en donoren opgebouwd. De bevoegdheden van de *PIU*, die slechts voor een beperkte duur was opgericht om het initieel implementatieproces te ondersteunen, werden als louter administratieve aanpassing geïntegreerd in het takenpakket van de *Maritime Safety Division (MSD)* en de *Technical Cooperation Division (TCD)* van de IMO. Door deze wijziging worden alle initiatieven inzake capaciteitsuitbouw binnen het kader van de *Djibouti Code of Conduct* voortaan geïmplementeerd en gerapporteerd onder het *Integrated Technical Cooperation Programme*, dat voor de omzetting van bredere maritieme beveiligingsmaatregelen wordt ingezet. Het gaf ook

⁶²⁷ Zie *Djibouti Code of Conduct Newsletter* 2015, IMO, 7.

⁶²⁸ Zie o.a. *Djibouti Code of Conduct Newsletter* 2015, IMO, 2.

⁶²⁹ Zie *Djibouti Code of Conduct Newsletter* 2015, IMO, 6.

⁶³⁰ Zie *Djibouti Code of Conduct Newsletter* 2015, IMO, 3.

aanleiding tot een permanente aanwezigheid van de IMO in de regio: twee personeelsleden werden gestationeerd in Nairobi en zouden zich voornamelijk ontfermen over de opleiding en training binnen het kader van de *Djibouti Code of Conduct*.⁶³¹

Eind 2015, ten tijde van de inhuldiging van het *Djibouti Regional Training Centre*, besloot men tevens om het werkingsveld van de regionale overeenkomst gevoelig uit te breiden. Ondanks dat de wortels van het probleem nog steeds niet doelgericht werden aangepakt, was de regionale piraterij door verschillende initiatieven, waaronder de trainings- en *capacity building*-activiteiten ter implementatie van de *Djibouti Code of Conduct*, wel ingedijkt. Er was nu genoeg ruimte voor de betrokken landen om met steun van de IMO de nodige capaciteit uit te bouwen en bredere maritieme problematieken te adresseren met het oog op duurzame ontwikkeling van de regionale maritieme sector.⁶³² De nationale knooppunten drukten immers hun bezorgdheid uit over het stijgend gevaar van transnationale georganiseerde misdaad en andere bedreigingen voor de maritieme veiligheid. Nadat de *Djibouti Code of Conduct* zijn nut had bewezen in de strijd tegen piraterij, was het nu de bedoeling om ook maritiem terrorisme, milieumisdrijven, smokkelactiviteiten en *illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing* krachtadiger aan te pakken. De lidstaten gingen dan ook akkoord om informatie-uitwisseling omtrent alle illegale activiteiten op zee aan te moedigen en het regionaal trainingsplan legde nieuwe accenten: via zogenaamde '*table top exercises*' wordt de ontwikkeling van het nationaal maritiem veiligheidsbeleid en de gerelateerde plannen en procedures gestimuleerd en wordt in toenemende mate nagedacht over maritieme beveiliging en dienstoverschrijdende samenwerking.⁶³³

Begin 2017 werden de beoogde aanpassingen geformaliseerd: tijdens een subregionale vergadering van de IMO in Jeddah omtrent piraterij en illegale maritieme praktijken, die naast de regionale landen ook werd bijgewoond door enkele extraregionale staten, VN-instanties en intergouvernementele organisaties, hield men rekening met de suggesties van de verdragsstaten om het toepassingsgebied uit te breiden en werd een herziening van de *Djibouti Code of Conduct* doorgevoerd.⁶³⁴ Voortaan zouden ook andere ongeoorloofde maritieme praktijken, zoals wapen- en mensenhandel, drugs- en dieren-smokkel, onwettige olie-bunkering en -diefstal, maritiem terrorisme, illegale visserij en afvaldumping, bedwongen kunnen worden, wat beter aansloot bij de huidige prioriteiten van de betrokken landen en het instrument bijkomende relevantie verleende. De *Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area*, die voort moest bouwen op het succes van de *Djibouti Code of Conduct* en de tekortkomingen van het origineel document en de implementatie ervan in acht nam, werd op 12 januari 2017 ondertekend door 12 staten, waaronder

⁶³¹ Zie *Djibouti Code of Conduct Newsletter* 2015, IMO, 3; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶³² Zie *Djibouti Code of Conduct Newsletter* 2015, IMO, ii; "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶³³ Zie "IMO Factsheet: Djibouti Code of Conduct", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (geraadpleegd op 15 februari 2017).

⁶³⁴ Zie *Protection of Vital Shipping Lanes: Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area – Note by the Secretary-General* (23 maart 2017), *IMO Doc. C 118/14* (2017).

de Seychellen, Tanzania, Djibouti, Yemen en de Malediven, en werd onmiddellijk van kracht.⁶³⁵ Het bleef open voor ondertekening door andere staten in het hoofdkwartier van de IMO, die de rol van depositaris op zich nam: in respectievelijk juni en december 2017 sloten ook Kenia en Somalië zich aan bij het *Jeddah Amendment*.⁶³⁶

Eén van de ambities van de herziening was tevens om de *Djibouti Code of Conduct* in toenemende mate af te stemmen op de *Yaoundé Code of Conduct* voor West-Afrika en andere regionale initiatieven, zoals het *Lomé Charter* en de *2050 AIM Strategy*, aan te vullen. De herziene *code of conduct* bevat alle bepalingen van het origineel document en promoot ook de implementatie van verschillende VN-resoluties, verdragen, IMO-resoluties en -richtsnoeren en regionale overeenkomsten die van toepassing zijn op het maritiem domein, maar niet direct hun pijlen richten op piraterij en *armed robbery against ships*.⁶³⁷ Concreet werden vijf nieuwe artikels toegevoegd. De meest in het oog springende toevoeging betreft de bepaling omtrent de creatie en implementatie van een doeltreffende nationale maritieme strategie en een duurzame '*blue economy*', die inkomen, tewerkstelling en stabiliteit genereert: men verbindt zich ertoe om nationale beleidslijnen te ontwikkelen met betrekking tot maritieme beveiliging en bovendien wetgeving in te voeren die veilige exploitatie van de havenfaciliteiten garandeert en effectieve bescherming van het marien milieu en duurzaam beheer van mariene levende rijkdommen nastreeft.⁶³⁸ De oprichting van dienstoverschrijdende, multidisciplinaire veiligheidscomités, de ontwikkeling van actieplannen en de implementatie van krachtdadige beveiligingsprocedures en een adequaat vervolgingsbeleid worden vooropgesteld. De overige toegevoegde bepalingen hebben respectievelijk betrekking op de bestrijding van *IUU fishing*⁶³⁹, de inbeslagname en verbeurdverklaring van goederen⁶⁴⁰ en de training en opleiding van relevant personeel.⁶⁴¹ Een terugkerend thema in het *Jeddah Amendment* betreft het voornemen om de onderlinge coördinatie en samenwerking tussen staten naar een hoger niveau te tillen en via gemeenschappelijke maatregelen maritieme rechtshandhaving, onderzoek en vervolging te faciliteren.⁶⁴² Het laatste artikel dat werd ingevoerd behandelt ten slotte de verhouding tussen het

⁶³⁵ Zie Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, Jeddah, 12 januari 2017, *IMO Doc. C 118/14* (2017); Protection of Vital Shipping Lanes: Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area – Note by the Secretary-General (23 maart 2017), *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶³⁶ Zie "Kenya Inks Amendment to Maritime Piracy Deal", *World Maritime News*, 7 juni 2017; "Somalia Inks Jeddah Amendment on Illicit Maritime Activity", *World Maritime News*, 5 december 2017.

⁶³⁷ Zie Protection of Vital Shipping Lanes: Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area – Note by the Secretary-General (23 maart 2017), *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶³⁸ Zie artikel 3 Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, Jeddah, 12 januari 2017, *IMO Doc. C 118/14* (2017); Piracy: Note by the Secretariat (18 januari 2017), *IMO Doc. LEG 104/7*.

⁶³⁹ Zie artikel 7 Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, Jeddah, 12 januari 2017, *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶⁴⁰ Zie artikel 10 Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, Jeddah, 12 januari 2017, *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶⁴¹ Zie artikel 14 Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, Jeddah, 12 januari 2017, *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶⁴² Zie Piracy: Note by the Secretariat (18 januari 2017), *IMO Doc. LEG 104/7*.

Jeddah Amendment en de originele *Djibouti Code of Conduct*: voor de staten die beide documenten onderschreven hebben, zal de herziene versie voorrang hebben.⁶⁴³

Tijdens de samenkomst werden naast het *Jeddah Amendment* nog drie andere resoluties aangenomen, die respectievelijk handelen over technische samenwerking en ondersteuning, verhoogde training in de regio en de bedanking van Saudi-Arabië als gaststaat.⁶⁴⁴ In de resolutie omtrent technische samenwerking werden de staten, de IMO, het UNDP, de UNODC, de EU, het informatie-uitwisselingscentrum van ReCAAP en de maritieme sector gevraagd om hun medewerking te verlenen aan staten die ondersteuning behoeven met het oog op de implementatie van de herziene *code of conduct*.⁶⁴⁵ De Secretaris-Generaal van de IMO werd ook aangespoord om de bewoordingen van het *Djibouti Code of Conduct Trust Fund* desgevallend aan te passen om het uitgebreid werkingsveld van het *Jeddah Amendment* te reflecteren en bijkomende financiële bijdragen te bewerkstelligen. In de resolutie omtrent regionale training werden verschillende centra en instanties, waaronder NMIOTC, UNODC, UNDP, EUNAVFOR en EUCAP Somalia, bedankt voor de niet aflatende begeleiding van de maritieme capaciteitsuitbouw in de regio en werd de Djiboutiaanse overheid aangemaand om het *Djibouti Regional Training Centre* volledig operationeel te maken voor regionale en nationale training.⁶⁴⁶

2.2 Nationale wetgeving

2.2.1 Situering

Velen menen dat het huidig internationaal recht inzake piraterij, hoewel niet ideaal, een werkbaar juridisch kader voorziet en dus niet als het voornaamste obstakel mag worden gezien.⁶⁴⁷ Deze rol lijkt dan eerder weggelegd voor de nationale wetgeving van betrokken staten.⁶⁴⁸ Ondanks de door het internationaal recht uitgedragen piraterijdefinitie en de daaraan gekoppelde universele jurisdictie,

⁶⁴³ Zie artikel 20 Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, Jeddah, 12 januari 2017, *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶⁴⁴ Zie Protection of Vital Shipping Lanes: Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area – Note by the Secretary-General (23 maart 2017), *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶⁴⁵ Zie Protection of Vital Shipping Lanes: Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area – Note by the Secretary-General (23 maart 2017), *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶⁴⁶ Zie Protection of Vital Shipping Lanes: Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area – Note by the Secretary-General (23 maart 2017), *IMO Doc. C 118/14* (2017).

⁶⁴⁷ *Infra* VI.2.1.

⁶⁴⁸ Zie B. H. DUBNER, *The law of international sea piracy*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1980, 44-47; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108-111; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 121; S. MORRISON, "A Collection of Piracy Laws of Various Countries", *American Journal of International Law* 1932, 887-1013; J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 132-135; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 105-107; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 100; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 53; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 84-86.

blijft adequate nationale wetgeving immers noodzakelijk: de nationale staten vervullen een vitale rol op vlak van implementatie en handhaving van het internationaal recht en zijn daarenboven exclusief bevoegd voor de vervolging en berechting van piraten, gelet op de afwezigheid van een internationaal tribunaal met jurisdictie over deze misdrijven.⁶⁴⁹ In dat opzicht dient echter gewezen te worden op het zeer uiteenlopend en ontoereikend karakter van nationale piraterijwetgeving, waardoor efficiënte piraterijbestrijding bemoeilijkt wordt.

De staten behouden uiteraard discretionaire bevoegdheid bij de vormgeving van hun eigen piraterijwetgeving, die soms sterk afhankelijk is van bestaande wetten, historische ontwikkelingen, diverse belangen en de piraterijvormen waarmee men geconfronteerd wordt⁶⁵⁰, en de implementatiegraad van de relevante bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag en de *SUA Convention* varieert dan ook sterk.⁶⁵¹ Door het ontbreken van een internationale verplichting tot strafbaarstelling van piraterij in de nationale rechtsorde is er sprake van een enorme diversiteit aan strafbepalingen en dit brengt heel wat problemen met zich mee.⁶⁵² De piraterijdefinitie in de nationale rechtssystemen wijkt dikwijls af van de internationaalrechtelijke begripsomschrijving en is in verschillende landen compleet gedateerd, waardoor men vaak moet teruggrijpen naar andere, minder specifieke misdrijven om piraterijverdachten te vervolgen en bestraffen.⁶⁵³ Er is dus zeer moeilijk een lijn in te trekken: daden die duidelijk onder de begripsomschrijving van het ene land vallen, kunnen door een andere staat allerm minst als piraterij worden aangemerkt. Sommige staten hebben wetgeving ingevoerd tegen piraten in het algemeen, ongeacht hun nationaliteit of de locatie van het misdrijf, terwijl andere landen een bepaalde band met de staat vooropstellen, vaak via de nationaliteit van het slachtoffer, de dader of het aangevallen schip. Er zijn zelfs staten die hun piraterijdefinitie in afwijking van het heersend internationaal recht hebben uitgebreid naar misdrijven gepleegd in hun territoriale zee of op hun grondgebied, wat in schril contrast staat met landen die bepaalde elementen laten vallen en aanmoediging en ondersteuning van piraterijactiviteiten bijvoorbeeld niet strafbaar stellen.

⁶⁴⁹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 32-53; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 40.

⁶⁵⁰ Zo kan het voorkomen dat bepaalde landen, zoals Somalië, eerder baat hebben bij een adequate implementatie van de bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag, terwijl landen als Nigeria, die vaker te maken krijgen met piraterij dicht bij de kust, meer belang zouden kunnen hechten aan de *SUA Convention* (zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 33-34).

⁶⁵¹ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 84-85.

⁶⁵² Zie R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 96; D. CHANG, "Piracy Laws and the Effective Prosecution of Pirates", *Boston College International and Comparative Law Review* 2010, 273-288; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108-109; R. GILPIN, "Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 januari 2007, 5; A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 149; M. MURPHY, "Piracy and UNCLOS: does International Law help Regional States combat Piracy?" in P. LEHR (ed.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007, 155-182; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72-73.

⁶⁵³ Bij gebrek aan een specifieke piraterijbepaling in de nationale strafwetgeving, werden Somalische piraten in Duitsland reeds veroordeeld voor 'aanvallen tegen maritiem en luchtverkeer' en 'ontvoering met afpersing tot doel' (zie o.a. *Re 'MV Taipan'*, Landgericht Hamburg 19 oktober 2012, 603 Kls 17/10).

Niet alleen de nationaalrechtelijke piraterijdefinities, maar ook de op deze misdrijven staande straffen lopen soms ver uiteen, wat zeer controversieel is.⁶⁵⁴ Het principe van universele jurisdictie werd bovendien niet overal geïmplementeerd, waardoor sommige staten niet over bevoegdheid beschikken om piraterij buiten hun territoriale zee aan te pakken, tenzij er onderdanen of schepen onder hun vlag bij betrokken zijn.⁶⁵⁵ De bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag mogen dan wel tot het internationaal gewoonterecht behoren, waardoor universele jurisdictie met betrekking tot piraterij voor elk land geldt, maar de wetgeving van de betrokken staat moet in principe in deze bevoegdheid voorzien om dit mogelijk te maken: het concept van universele jurisdictie laat immers simpelweg toe dat een staat wetgeving invoert die strafrechtelijke jurisdictie over bepaalde daden proclameert in afwezigheid van traditionele bevoegdheidsgronden.⁶⁵⁶ Om efficiënte piraterijbestrijding, -vervolgning en -bestrafing te realiseren, moet dus in deugdelijke strafbaarstelling van piraterij en adequate implementatie van het principe van universele jurisdictie voorzien worden in de nationale wetgeving van zowel plaatselijke als extraregionale staten, zeker als die met oorlogsschepen in piraterijgevoelige regio's aanwezig zijn en bijgevolg meer kans maken op het aanhouden van piraten.⁶⁵⁷

De grote verschillen tussen de nationale piraterijwetgevingen in Oost-Afrika, die naargelang de uiteenlopende belangen op allerlei manieren vorm werden gegeven, zijn weinig verrassend, gelet op het wereldwijd gebrek aan een eenvormige aanpak. Sommige staten incorporeren het relevant internationaal recht integraal in hun nationale rechtsorde of passen de bestaande nationale wetgeving in meer of mindere mate aan, terwijl andere landen dit nalaten en beroep blijven doen op algemene strafwetgeving.⁶⁵⁸ In afwezigheid van een gezamenlijke benadering, voelden weinig staten zich geroepen om grote inspanningen te leveren en het *Comité Maritime International (CMI)*⁶⁵⁹ wou dit probleem verzachten door het uitvaardigen van modelwetgeving, wat bereidwillige landen goed op weg kan helpen en een uitstekend richtsnoer biedt voor het hervormen van hun nationale wetgeving.⁶⁶⁰ De Afrikaanse Unie ontwierp ook voorbeeldwetgeving met betrekking tot universele jurisdictie inzake internationale misdaden, waarin de piraterijdefinitie van het Internationaal

⁶⁵⁴ *Infra* V.2.3.

⁶⁵⁵ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 5; P. MUKHERJEE, "Transformation of Conventions into National Legislation: Piracy and Suppression of Unlawful Acts" in P. MUKHERJEE, M. MEJIA en G. GAUCI (eds.), *Maritime Violence and other Security Issues at Sea*, Malmö, WMU, 2002, 71-99; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 65-66 en 72; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses: A Comparative Examination of the Laws of the Netherlands, South Korea, Tanzania, India, and Kenya" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 99-100 (hierna verkort: M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses"); P. R. WILLIAMS e.a., "Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems", *Public International Law & Policy Group*, maart 2013; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 84.

⁶⁵⁶ Zie V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 55; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 35.

⁶⁵⁷ Zie V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72; P. R. WILLIAMS e.a., "Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems", *Public International Law & Policy Group*, maart 2013.

⁶⁵⁸ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 33-34; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 99.

⁶⁵⁹ Website: www.comitemaritime.org.

⁶⁶⁰ Zie o.a. CMI Draft Guidelines for National Legislation (15 augustus 2007), *IMO Doc. LEG 93/12/1* (2007); S. P. MENEFFEE, "A Model National Law on Acts of Piracy or Maritime Violence" in P. MUKHERJEE, M. MEJIA en G. GAUCI (eds.), *Maritime Violence and other Security Issues at Sea*, Malmö, WMU, 2002, 101-114.

Zeerechtverdrag werd opgenomen en de lidstaten werden aangespoord om de internationaalrechtelijke piraterijbepalingen te implementeren.⁶⁶¹ Door het niet-bindend karakter van deze richtlijnen bleven drastische veranderingen echter uit, ondanks de strenge oproepen van de VN om in strafbaarstellingen en procedurele vervolgingsbepalingen te voorzien en de inspanningen van zijn gespecialiseerde instanties, waaronder *UNODC* en *UNDP*.⁶⁶²

De IMO beseftte eveneens het cruciaal belang van deugdelijke nationale wetgeving en nam daarom een resolutie aan waarin staten worden aangemoedigd om doeltreffende regelgeving in te voeren, die universele jurisdictie schenkt met betrekking tot piraterij en de vervolging van dergelijke misdrijven faciliteert.⁶⁶³ Wijdverspreide implementatie en effectieve toepassing van de relevante bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag en de *SUA Convention* zouden een grote stap vooruit betekenen, maar het is duidelijk dat alles afhankelijk blijft van de politieke wil van staten, die piraterijbestrijding niet steeds als een prioriteit aanmerken.⁶⁶⁴ Een bevraging van de IMO in 2010 wees uit dat slechts een minderheid zijn huiswerk had gedaan: van de 40 bevroagde landen waren er slechts 10 die de piraterijdefinitie van artikel 101 *LOSC* letterlijk hadden overgenomen en 6 die het op een andere wijze geïncorporeerd hadden, terwijl het aantal landen die het principe van universele jurisdictie geheel of gedeeltelijk geïmplementeerd hadden amper 8 bedroeg.⁶⁶⁵ De resultaten met betrekking tot de *SUA Convention* waren nog bedroevender: maar 4 van de 40 bevroagde landen hadden de verplichte jurisdictiebepalingen van artikel 6, §1 *SUA Convention* in hun nationale wetgeving ingevoerd en geen van de staten had de facultatieve bevoegdheidsprovisies van artikel 6, §2 of de 'extradite or prosecute'-regel van artikel 6, §4 *SUA Convention* geïncorporeerd.⁶⁶⁶ Het was dan ook geen verrassing dat uit de bevraging bleek dat 27 van de 40 landen teruggrepen naar algemenere strafwetgeving inzake geweldsmisdrijven om piraterij aan te pakken. Slechts zeer geleidelijk kwamen de betrokken landen tot het besef dat implementatie van het relevant internationaal recht cruciaal was en begonnen de initiatieven van de internationale gemeenschap hun vruchten af te werpen. Adequate implementatie van het Internationaal Zeerechtverdrag blijkt echter al een heuse uitdaging voor regionale staten, waardoor het weinig realistisch is om de incorporatie van andere relevante verdragen voorop te stellen.

⁶⁶¹ Zie V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 68-69; African Union (Draft) Model National Law on Universal Jurisdiction over International Crimes (African Union Meeting of Government Experts and Ministers of Justice / Attorneys General on Legal Matters, 7-15 May 2012), *AU Doc. EXP/MIN/Legal/VI* (2012); Decision on the African Union Model National Law on Universal Jurisdiction over International Crimes (African Union 21st Ordinary Session Executive Council, 9-13 July 2012), *AU Doc. EX. CL/731 (XXI) c* (2012).

⁶⁶² Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); Resolutie 1918 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (27 april 2010), *UN Doc. S/RES/1918* (2010); Resolutie 1950 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 november 2010), *UN Doc. S/RES/1950* (2010); Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2010); A. MASSARELLA, "UN Security Council Resolution 1976 (2011) and Efforts to Support Piracy Prosecutions", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2011, 679-685; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 70-72; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 85-86.

⁶⁶³ Zie Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships (18 januari 2010), *IMO Doc. A.26/Res.1025* (2010); Establishment of a Legislative Framework to Allow for Effective and Efficient Piracy Prosecutions (18 februari 2011), *IMO Doc. LEG 98/8/2* (2011).

⁶⁶⁴ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 84-85.

⁶⁶⁵ Zie Piracy: Review of National Legislation (10 september 2010), *IMO Doc. LEG 97/9* (2010).

⁶⁶⁶ Zie Piracy: Review of National Legislation (10 september 2010), *IMO Doc. LEG 97/9* (2010).

2.2.2 Monisme - dualisme

Bij de implementatie van de relevante internationale rechtsbepalingen speelt het toepasselijk rechtssysteem van de betrokken landen ook een belangrijke rol.⁶⁶⁷ Het is immers niet steeds nodig om verdragsbepalingen, die zich lenen tot onmiddellijke toepassing voor de nationale rechtbank, om te zetten via nationale wetgeving. In monistische rechtssystemen worden dergelijke provisies automatisch geïncorporeerd in de nationale rechtsorde: na ondertekening en ratificatie van het verdrag zijn ze onmiddellijk bindend voor de rechtsonderhorigen, tenzij het verdrag dit specifiek tegenspreekt.⁶⁶⁸ In geval van een conflict tussen een verdrag en nationale wetgeving, wordt deze laatste buiten beschouwing gelaten en dient ze in overeenstemming te worden gebracht met het internationaal recht. De monistische opvatting gaat er namelijk van uit dat het internationaal en nationaal recht één rechtssysteem uitmaken, waarbij die eerste interne werking heeft en een hogere plaats inneemt in de hiërarchie. In dualistische rechtssystemen vormen het internationaal en nationaal recht daarentegen afzonderlijke rechtsordes: de staat is weliswaar gebonden door het internationaal recht en de aangegane verdragsverplichtingen, maar zonder implementerende wetgeving kan dit niet zomaar in de nationale rechtsorde worden toegepast.⁶⁶⁹ Dergelijke invoering in het nationaal recht kan bovendien zeer moeilijk en tijdrovend blijken, afhankelijk van de wetgevende procedures en het al dan niet bestaan van overeenstemming tussen de betrokken overheidsinstanties omtrent de implementatiewijze.⁶⁷⁰ Rond de Golf van Aden en de Indische Oceaan komen beide systemen voor en verschillende landen, waaronder de Verenigde Staten, hanteren een hybride model, dat zowel monistisch als dualistisch is en sterk afhankelijk is van het specifieke verdrag en ratificatie-instrument.⁶⁷¹

2.2.3 Piraterijwetgeving in Oost-Afrika: situatieschets

De diversiteit aan nationale piraterijwetgeving rond de Hoorn van Afrika is problematisch. Sommige staten 'erfden' de wetgeving van de voormalige kolonisator en gebruiken nog steeds de gedateerde piraterijbepalingen die daarin zijn opgenomen. Zo hanteert **Djibouti** een piraterijdefinitie die gebaseerd is op Franse wetgeving van 18 januari 1982 en allerminst overeenstemt met de internationaalrechtelijke begripsomschrijving van artikel 101 LOSC.⁶⁷² Het ruimtelijk toepassingsgebied van de piraterijbepalingen van de *Djibouti Maritime Code*, die gevangenisstraffen van 20 jaar tot levenslang op het misdrijf plaatst, is trouwens beperkt tot de territoriale zee, tenzij de dader of het slachtoffer de Djiboutiaanse nationaliteit draagt, waardoor het voornamelijk gevallen van *armed robbery against ships* reguleert. In **Yemen** voorziet men op zijn beurt wel in jurisdictie

⁶⁶⁷ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 81; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 35-36; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 75 en 99.

⁶⁶⁸ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 35; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 75 en 99; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 81.

⁶⁶⁹ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 35-36; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 75 en 99; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 81.

⁶⁷⁰ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 36.

⁶⁷¹ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 36; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 75; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 81.

⁶⁷² Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 82.

over piraterijmisdrijven binnen de territoriale zee en op volle zee, maar daar staat nog steeds de doodstraf op dergelijke feiten, waardoor overdracht van piraterijverdachten aan dit land problematisch is in de context van de mensenrechten.⁶⁷³

De **Seychellen**, die over een *common law*-systeem beschikken, namen Britse piraterijwetgeving over, maar in 2010 vaardigde het parlement met hulp van de *UNODC* een wet uit die de toenmalige strafwet aanpaste en de belangrijkste piraterijprovisies van het Internationaal Zeerechtverdrag incorporeerde, waardoor de Seychellen over jurisdictie beschikken om piraterij ook op volle zee aan te pakken.⁶⁷⁴ Een nieuwe begripsomschrijving, die de piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag overneemt en zelfs ruimte laat om ook andere daden als dit internationaal misdrijf te kwalificeren, werd ingevoerd, aangezien de oude definitie uit de Britse *common law* allesbehalve aangepast was aan de moderne piraterij die zich voor de Somalische kust manifesteerde.⁶⁷⁵ De wet voorziet ook expliciet in strafbaarstelling van piraterij daden in de territoriale zee en pogingen en laat toe om niet enkel uitvoerende pionnen aan te pakken, aangezien medeplichtigheid en samenzwering tot het plegen van piraterij eveneens gecriminaliseerd worden. Op die manier kunnen personen die zich inlaten met financiering, planning en praktische organisatie van piraterijactiviteiten ook aan onderzoek en vervolging onderworpen worden. De Seychelse strafwetgeving biedt de mogelijkheid om verschillende verdachten te vervolgen voor hetzelfde misdrijf, zolang de gemeenschappelijke intentie om de specifieke feiten te plegen bij elk van hen aanwezig is: zo kunnen grote groepen piraten, die allen betrokken waren bij dezelfde aanval, samen berecht worden, wat de rechtsgang gevoelig versoepelt.⁶⁷⁶ De hervormde *Penal Code* van de Seychellen leek alvast resultaat op te leveren, aangezien er kort na de invoering onmiddellijk een aantal piraterijvervolgingen op gebaseerd werden, en de bepalingen van de *Criminal Procedure Code* bleken geen amendering nodig te hebben om deze procedures te ondersteunen.⁶⁷⁷ Recent werd ook voorzien in wetgeving die overdrachten van veroordeelde Somalische piraten naar hun thuisland mogelijk maakt.⁶⁷⁸

Kenia wordt sinds de koloniale periode gekenmerkt door een *common law*-systeem, dat van een dualistisch stelsel naar een grotendeels monistisch regime overstapte via de grondwet van 2010: de vorige grondwet bevatte geen bepaling omtrent de plaats van het internationaal recht in de Keniaanse rechtsorde, maar de nieuwe grondwet stelt dat “*the general rules of international law*

⁶⁷³ Zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 84.

⁶⁷⁴ Zie sectie 65(4) *Penal Code*; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 83; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 71; P.R. WILLIAMS e.a., “Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems”, *Public International Law & Policy Group*, maart 2013; M. STERIO, “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius”, *Amsterdam Law Forum* 2012, 115-116; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 69; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 222.

⁶⁷⁵ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); M. STERIO, “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius”, *Amsterdam Law Forum* 2012, 116; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 222; P.R. WILLIAMS e.a., “Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems”, *Public International Law & Policy Group*, maart 2013.

⁶⁷⁶ Zie M. STERIO, “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius”, *Amsterdam Law Forum* 2012, 116.

⁶⁷⁷ Zie *Criminal Procedure Code*; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 222.

⁶⁷⁸ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 48.

shall form part of the law of Kenya” en *“any treaty or convention ratified by Kenya shall form part of the law of Kenya under this Constitution”*.⁶⁷⁹ Het land steunde lang op Britse koloniale strafwetgeving, met langdurige discussies voor de rechtbanken omtrent jurisdictie en definiëring van piraterij tot gevolg⁶⁸⁰, maar in 2009 werd dit probleem opgelost door de invoering van de *Merchant Shipping Act*, die met hulp van de *UNODC* tot stand kwam en waarin een bredere, modernere piraterijdefinitie is opgenomen.⁶⁸¹ Secties 369 en 371 van de *Merchant Shipping Act* herriepen en vervingen sectie 69 van de *Penal Code*, die van toepassing was tussen 1967 en 1 september 2009.⁶⁸² De begripsomschrijving leunt sterk aan bij de definitie van artikel 101 *LOSC*, maar men voorziet in een ruimer kader door ook de in de *SUA Convention* beschreven misdrijven op te nemen en piraterijmisdrijven in zowel nationale als internationale wateren strafbaar te stellen.⁶⁸³ De Keniaanse bevoegdheid over piraterijmisdrijven op volle zee vereist geen specifieke band met Kenia en reflecteert zo het concept van universele jurisdictie.⁶⁸⁴ Het spreekt vanzelf dat men voor handelingen die niet onder de internationaalrechtelijke piraterijdefinitie vallen wel geen beroep kan doen op deze extraterritoriale bevoegdheid.⁶⁸⁵ Net als in het Internationaal Zeerechtverdrag wordt ook het aanmoedigen of intentioneel faciliteren van piraterijdaden gevisieerd, maar pogingen of samenzwering worden niet als dusdanig strafbaar gesteld, waardoor de *UNODC* reeds

⁶⁷⁹ Zie artikel 2(5)-2(6) Kenya Constitution; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 45; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 221; M. STERIO, “Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses”, 95-96.

⁶⁸⁰ Zie M. STERIO, “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius”, *Amsterdam Law Forum* 2012, 112-114; J. T. GATHII, “Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured By Third States Under Kenyan and International Law”, *Loyola of Los Angeles International & Comparative Law Review* 2009, 374-380; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 70; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 45-46.

⁶⁸¹ Zie sectie 368-370 Merchant Shipping Act; sectie 69 Penal Code; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 86-87; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 70; P. R. WILLIAMS e.a., “Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems”, *Public International Law & Policy Group*, maart 2013; J. T. GATHII, “Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured By Third States Under Kenyan and International Law”, *Loyola of Los Angeles International & Comparative Law Review* 2009, 381-382; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 47; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 69; M. STERIO, “Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses”, 97-98; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 221.

⁶⁸² Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); M. STERIO, “Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses”, 98; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 221.

⁶⁸³ Zie sectie 370 en 372 Merchant Shipping Act; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 87; J. T. GATHII, “Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured By Third States Under Kenyan and International Law”, *Loyola of Los Angeles International & Comparative Law Review* 2009, 382-384; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 144-145 en 156; M. STERIO, “Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses”, 98; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 221; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 70; P. M. WAMBUA, “Prosecution of maritime piracy cases in Kenya: Testing the SUA Convention model on piracy prosecution”, *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 76-91.

⁶⁸⁴ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 221.

⁶⁸⁵ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 144-145.

amendementen voorstelde aan de bevoegde Keniaanse instanties om de bepalingen van de *Merchant Shipping Act* aan te scherpen.⁶⁸⁶ Desalniettemin werden al snel verschillende piraterijvervolgingen mogelijk gemaakt door de nieuwe wetgeving en kan dus van een succes gesproken worden.⁶⁸⁷ De bepalingen van de Keniaanse *Criminal Procedure Code* bleken tevens geschikt om de procedures in goede banen te leiden en hoefden dus niet hervormd te worden.⁶⁸⁸ Opmerkelijk is ook dat Kenia reeds vroeg toetrad tot de *Hostage-Taking Convention*, die zeker een meerwaarde kan zijn met het oog op piraterijvervolging.⁶⁸⁹ Staten die met oorlogsschepen in de regio aanwezig zijn en regelmatig piraterijverdachten overdragen aan Kenia, vragen wel reeds enige tijd om getuigenissen van zeevarenden via videolink toe te laten, zodat het proces efficiënter kan verlopen.⁶⁹⁰ Een Keniaanse rechterlijke beslissing leek al aan te geven dat burgers hun getuigenis via videolink kunnen geven indien ze bang zijn om persoonlijk te verschijnen, maar het zou geen slechte zaak zijn om dit in alle situaties mogelijk te maken en te verankeren in een wet.⁶⁹¹

Ook in het dualistische **Tanzania**⁶⁹², dat net als Kenia het Internationaal Zeerechtverdrag ratificeerde en een *common law*-systeem kent, paste men recent de strafwetgeving aan: midden 2010 voerde men een amendement in om de piraterijdefinitie op punt te zetten en het principe van universele jurisdictie te implementeren, zodat voortaan ook piraterij-incidenten op volle zee beteugeld kunnen worden en de verdachten vervolgd kunnen worden.⁶⁹³ Zowel in de geamendeerde strafwetgeving als in de Tanzaniaanse *Merchant Shipping Act* van 2003, die samen de piraterijwetgeving van het land vormen, is nu een adequate begripsomschrijving van piraterij te vinden.⁶⁹⁴ De definitie van sectie 341

⁶⁸⁶ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 221.

⁶⁸⁷ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46-47; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 70; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 98-99.

⁶⁸⁸ Zie Criminal Procedure Code; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012).

⁶⁸⁹ Zie M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 99.

⁶⁹⁰ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 19; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 236-237.

⁶⁹¹ *Infra* V.2.2.2.3.2.

⁶⁹² De dualistische rechtsorde en het resulterend gebrek aan rechtstreekse toepassing van verdragen in de Tanzaniaanse rechtsorde kunnen tot problematische situaties leiden: sommige geratificeerde verdragen (zoals het BUPO-verdrag en het Statuut van Rome) werden niet adequaat geïmplementeerd, maar rechters kunnen er nog steeds in zekere mate rekening mee houden (zie M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 86-87; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 41).

⁶⁹³ Zie sectie 6 Penal Code; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 85-86; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 71; P. R. WILLIAMS e.a., "Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems", *Public International Law & Policy Group*, maart 2013; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 41; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 89; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 222.

⁶⁹⁴ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 89; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 222; S. L.

van de *Merchant Shipping Act* is identiek aan die van het Internationaal Zeerechtverdrag, maar ging initieel niet gepaard met een expliciete strafbaarstelling, waardoor de bijkomende piraterijbepaling van sectie 66 van de Tanzaniaanse *Penal Code* nodig was.⁶⁹⁵ Deze provisie is zeer gelijkaardig aan de definitie van de *Merchant Shipping Act* en vermeldt de mogelijkheid om door buitenlandse oorlogsschepen aangehouden piraterijverdachten te vervolgen. In dat geval geldt evenwel een jurisdictiebepanking: het land kan enkel tot vervolging overgaan indien het piratenschap onder Tanzaniaanse vlag vaart of als er een speciale overeenkomst gesloten is met de staat die de aanhouding verrichtte.⁶⁹⁶ Daarnaast wordt ook nog vermeld dat de procureur-generaal zijn toestemming moet verlenen voor elke piraterijvervolging, waarmee men lijkt te willen verhinderen dat het land een dumpplaats wordt voor piraterijverdachten.⁶⁹⁷ Het aanmoedigen of intentioneel faciliteren van piraterijdaden wordt eveneens strafbaar gesteld in beide wetten en de *Penal Code* voorziet bovendien in de criminalisering van relevante nalatigheid en planning van piraterijmisdrijven.⁶⁹⁸ Pogingen vallen echter buiten het toepassingsgebied en worden niet specifiek gevisieerd, wat een lacune betreft.⁶⁹⁹ De vereiste procedurele bepalingen kunnen teruggevonden worden in de *Criminal Procedure Act* van 1985 en de *Evidence Act* van 1967 en lijken toereikend om piraterijvervolgingen tot een goed einde te brengen.⁷⁰⁰ Tanzania ratificeerde ook de *Hostage-Taking Convention*, maar het is onduidelijk of er al in deugdelijke implementerende wetgeving is voorzien.⁷⁰¹

Mauritius, dat over een gemengd strafrechtelijk systeem beschikt met zowel *common law*- als *civil law*-invloeden en net als Kenia, Tanzania en de Seychellen als regionale partner werd gezien met het oog op vervolging en berechting van piraterijverdachten, voorzag onder druk van de internationale

HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 41; P. R. WILLIAMS e.a., "Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems", *Public International Law & Policy Group*, maart 2013.

⁶⁹⁵ Zie sectie 66 *Penal Code*; sectie 341 *Merchant Shipping Act*; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 89; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 222; P. R. WILLIAMS e.a., "Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems", *Public International Law & Policy Group*, maart 2013.

⁶⁹⁶ Zonder de nodige akkoorden zouden Tanzaniaanse rechters dus niet bevoegd zijn om het gros van de piraterijzaken te behandelen, maar er werd in dergelijke overdrachtsovereenkomsten voorzien, waardoor het land een cruciale partner op vlak van piraterijvervolging kan worden. De overeenkomsten moesten evenwel zorgvuldig worden opgesteld: bijzondere aandacht diende besteed te worden aan situaties waarin er naast piraterij ook sprake is van moord, aangezien daar in Tanzania de doodstraf op staat (zie sectie 66(3) *Penal Code*; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 41-42; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 89-90; R. L. PHILLIPS, "Tanzania – A Case Study", *Communis Hostis Omnium*, 3 maart 2011).

⁶⁹⁷ Zie sectie 66(4) *Penal Code*; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); R. L. PHILLIPS, "Tanzania – A Case Study", *Communis Hostis Omnium*, 3 maart 2011.

⁶⁹⁸ Zie sectie 22-23 *Penal Code*; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 89; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 222-223; R. L. PHILLIPS, "Tanzania – A Case Study", *Communis Hostis Omnium*, 3 maart 2011.

⁶⁹⁹ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 223.

⁷⁰⁰ Zie *Criminal Procedure Act*; *Evidence Act*; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 223.

⁷⁰¹ Zie M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 90.

gemeenschap eveneens in een omvattende hervorming van zijn piraterijwetgeving: op 13 december 2011 werd de *Piracy and Maritime Violence Act* aangenomen, die begin 2012 in werking trad.⁷⁰² In sectie 3 van deze wet werd de piraterijdefinitie gelijkgeschakeld met de begripsomschrijving van het Internationaal Zeerechtverdrag (inclusief aanmoediging en intentionele facilitering), voorzag men in de implementatie van het principe van universele jurisdictie en werd daarnaast nog een nevencategorie ('*maritime attack*') toegevoegd, die met *armed robbery against ships* vereenzelvigd kan worden.⁷⁰³ Los daarvan worden ook de kaping of vernietiging van schepen en het in gevaar brengen van de veiligheid van de scheepvaart strafbaar gesteld.⁷⁰⁴ Door de criminalisering van een brede waaier aan gerelateerde maritieme misdrijven vertoont de Mauritiaanse wetgeving opvallende gelijkenissen met de aanpak van de *SUA Convention*. De relevante bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag en de *SUA Convention* lijken harmonieus samengesmolten te zijn, waardoor de *Piracy and Maritime Violence Act* heel wat opties biedt op vlak van vervolging.⁷⁰⁵ Handig is ook dat de wet uitdrukkelijk voorziet in de mogelijkheid om piraterijverdachten aan Mauritiaanse autoriteiten over te dragen met het oog op vervolging en berechting.⁷⁰⁶ Transfers van veroordeelde piraten naar hun thuisland en getuigenverklaringen op afstand worden eveneens mogelijk gemaakt en de procedurebepalingen van de *Criminal Procedure Act* lijken piraterijvervolgingen adequaat te ondersteunen.⁷⁰⁷ Er kan dus besloten worden dat de nationale wetgeving van de meeste Oost-Afrikaanse landen niet langer een onoverkomelijk obstakel vormt voor de handhaving van het recht.

⁷⁰² Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 23; M. STERIO, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius", *Amsterdam Law Forum* 2012, 117-119; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49; M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 223; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 71.

⁷⁰³ Zie artikel 3 Piracy and Maritime Violence Act; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 223; M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012.

⁷⁰⁴ Zie artikel 4-5 Piracy and Maritime Violence Act.

⁷⁰⁵ Zie o.a. M. STERIO, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius", *Amsterdam Law Forum* 2012, 118; M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012.

⁷⁰⁶ Deze bepaling liet er geen twijfel over bestaan dat de wetshervorming werd beïnvloed door de Europese Unie, die kort ervoor een overeenkomst met betrekking tot de overdracht van piraterijverdachten sloot met het land (zie artikel 8 Piracy and Maritime Violence Act; Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Mauritius van 14 juli 2011 inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Republiek Mauritius, en inzake de positie van de verdachten na de overdracht, *P.B. L 254/3* van 30 september 2011; M. STERIO, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius", *Amsterdam Law Forum* 2012, 118).

⁷⁰⁷ Zie Criminal Procedure Act; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 223.

2.2.4 Case study: Somalië

2.2.4.1 Situering

In Somalië, de absolute spilfiguur van de Oost-Afrikaanse piraterij, nam men tot op heden nog geen piraterijwetgeving aan.⁷⁰⁸ De autonome regio's Puntland en Somaliland beschikken weliswaar over specifieke wetgeving, maar dit bood niet altijd soelaas.⁷⁰⁹ De roep om deugdelijke federale piraterijwetgeving werd daarom alsmear groter en het parlement nam zich voor om daarin te voorzien.⁷¹⁰ Uiteenlopende historisch gegroeide hindernissen zorgen er echter voor dat dit een zeer moeilijke taak is en dat er nog niet onmiddellijk beterschap op komst is. Somalië, dat over een gemengd strafrechtelijk systeem beschikt met zowel *common law*- als *civil law*-invloeden, ontwikkelde nooit eerder specifieke piraterijwetgeving en moest daarom steeds terugvallen op andere regelgeving, zoals de algemene strafwet of het Somalisch zeerecht, waarvan er reeds vier versies werden aangenomen.⁷¹¹ De ontwikkeling van het Somalisch zeerecht volgde weliswaar in grote lijnen de evolutie van het internationaal recht, maar het in elkaar zakken van de staat strooide roet in het eten en zorgde ervoor dat de huidige regering en de internationale gemeenschap het bos door de bomen niet meer zien en de gerealiseerde ontwikkelingen moeilijk kunnen plaatsen. Opvallend is ook dat het land als één van de enige Oost-Afrikaanse landen geen partij is bij de *SUA Convention*, wat zowel voor het land zelf als voor de internationale gemeenschap als geheel een slechte zaak is.⁷¹² De Somalische *Penal Code* en *Criminal Procedure Code*, die niet beschikbaar zijn in de Somalische taal, werden bovendien verwaarloosd en zijn sinds de jaren 60 niet meer noemenswaardig geactualiseerd.⁷¹³

2.2.4.2 Historisch overzicht

Om alles overzichtelijk weer te geven, is het nuttig om even de geschiedenis in te duiken: de ontwikkelingen die het Somalisch zeerecht onderging, kunnen best geschetst worden door terug te gaan naar de tweede helft van de twintigste eeuw. Somalië nam niet deel aan de eerste en tweede *United Nations Conference on the Law of the Sea*, die respectievelijk in 1956 en 1960 doorgingen,

⁷⁰⁸ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 34-35; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 85; A. ELMI en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 2.

⁷⁰⁹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 42-43; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 85.

⁷¹⁰ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 85; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013; Resolutie 2246 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (10 november 2015), *UN Doc. S/RES/2246* (2015).

⁷¹¹ Zie Penal Code; Maritime Code; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43; A. ELMI en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 4.

⁷¹² *Supra* II.2.2.4.5.

⁷¹³ Na de Somalische onafhankelijkheid lanceerden de federale autoriteiten een wetgevend eenmakingsproces: het parlement delegerde de bevoegdheid aan de regering om binnen de zes maanden op de proppen te komen met een Somalische strafwet en strafprocedurewet. Door het zeer korte tijdsbestek opteerde men voor de *Penal Code* van de voormalige Italiaanse kolonisator en de *Code of Criminal Procedure* van de Britse tegenhanger (zie Penal Code; Criminal Procedure Code; Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 34; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012)).

aangezien het toen nog geen onafhankelijke staat was.⁷¹⁴ In 1959, tijdens de voogdijperiode onder de Verenigde Naties (1950-1960), werd wel de *Maritime Code* ontwikkeld, waarin volgens de toenmalige gebruiken een territoriale zee van 6 zeemijl werd uitgeroepen.⁷¹⁵ Dit werd in 1966, via amendement van de *Maritime Code*, uitgebreid naar 12 zeemijl. In deze wet werd piraterij omschreven als een misdrijf dat zowel in de territoriale zee als in internationale wateren kan plaatsvinden en onderhevig is aan gevangenisstraffen van 10 tot 20 jaar.

In de vroege jaren 70, wanneer de voorbereidingen voor de derde *United Nations Conference on the Law of the Sea* werden gestart, kwam een nieuwe trend op: nadat de *Organisation of African Unity*, een voorloper van de Afrikaanse Unie, de exploitatie van mariene rijkdommen door derde landen (voornamelijk door middel van illegale visserij) aan het licht bracht, wensten veel Afrikaanse staten hun territoriale zee uit te breiden tot de grenzen van het continentaal plat, zodat er meer controle kon worden uitgeoefend en de soevereiniteit over de waardevolle grondstoffen werd bevestigd.⁷¹⁶ De Somalische overheid kwam daarom in 1972 op de proppen met *Law No. 37*, die de *Marine Code* verving en de territoriale zee liet uitstrekken tot 200 zeemijl vanaf de basislijn.⁷¹⁷ Somalië verdedigde de uitbreiding als een vitale maatregel voor de veiligheid en economische ontwikkeling van het land en volgde het voorbeeld van andere Afrikaanse staten als Angola, Nigeria, Ghana en Tanzania.⁷¹⁸ In de nieuwe wet werd evenwel nergens gewag gemaakt van piraterij en de Somalische strafwetgeving moest bijgevolg een oplossing bieden voor alle misdrijven in de territoriale zee.

De derde *United Nations Conference on the Law of the Sea* ving aan in 1973 en de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties stelde universele deelname voorop, aangezien vele postkoloniale staten niet aanwezig waren op de eerdere conferenties.⁷¹⁹ De oproep kende veel succes: meer dan 160 landen waren vertegenwoordigd, wat in schril contrast stond met de 86 deelnemers tijdens de eerdere edities. De *Organisation of African Unity* spoorde de Afrikaanse staten aan om hun standpunten op elkaar af te stemmen en als één blok hun gemeenschappelijke nationale belangen te verdedigen: net als andere ontwikkelingslanden pleitte Somalië voor een territoriale zee die 12 zeemijl overschrijdt, overeenkomstig de bepalingen van zijn *Law No. 37*. Een aanvaardbaar compromis werd bereikt door de invoering van de exclusieve economische zone, waardoor kuststaten exploitatierechten verkregen op hun maritieme rijkdommen tot 200 zeemijl vanaf de basislijn, maar de territoriale zee en de daaraan gekoppelde exclusieve jurisdictie beperkt bleef tot 12 zeemijl.⁷²⁰ Somalië nam actief deel en droeg duidelijk bij aan de debatten, die uiteindelijk een vruchtbare uitkomst kenden en resulteerden in de creatie van het Internationaal Zeerechtverdrag. Ter gelegenheid van de ondertekening van dit verdrag drukte Yusuf Elmi Roble, leider van de Somalische delegatie, nog onvoorwaardelijke steun uit voor de invoering van de EEZ en werd plechtig

⁷¹⁴ Zie A. ELMI en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 3.

⁷¹⁵ Zie artikel 1 *Maritime Code*.

⁷¹⁶ Zie A. ELMI en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 3.

⁷¹⁷ Zie artikel 1 *Law No. 37*.

⁷¹⁸ In de vroege jaren 70 aanvaardden slechts 11 van 29 Afrikaanse kuststaten de limiet van 12 zeemijl voor de afbakening van hun territoriale zee (zie o.a. A. ELMI en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 4).

⁷¹⁹ Zie A. ELMI en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 4.

⁷²⁰ Zie o.a. A. ELMI en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 4.

beloofd dat Somalië de nieuwe internationaalrechtelijke afspraken met betrekking tot de maritieme zones strikt zou naleven.⁷²¹

Na de ondertekening op 10 december 1982, werd een speciaal comité (*Special Standing Committee on the Sea*) samengesteld dat de Somalische wetgeving conform moest maken aan de bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag.⁷²² De werkzaamheden sleepten aan tot 1989, waarna een ontwerp van het comité werd goedgekeurd en op 26 januari 1989 een nieuwe Somalische wet inzake zeerecht (*Law No. 5*) werd ingevoerd, die de limiet van 12 zeemijl voor de territoriale zee respecteerde en volledig in overeenstemming met het internationaal recht was opgesteld.⁷²³ Na de totstandkoming van deze wet, die tevens voorzag in de intrekking van *Law No. 37* en elke andere wet die niet met *Law No. 5* te verzoenen viel, stortte de Somalische overheid zich op het ratificatieproces van het Internationaal Zeerechtverdrag en op 9 februari 1989 maakte de *Somali Official Bulletin* melding van het ratificatiedecreet, waarin bepaald werd dat het Internationaal Zeerechtverdrag en de bijhorende annexen kracht van wet hebben in Somalië.⁷²⁴ Het land werd zo op 24 juni 1989 de veertigste staat die het Internationaal Zeerechtverdrag ratificeerde. De grote inspanningen van Somalië om zijn zeewetgeving op punt te zetten werden op internationaal niveau echter niet erkend, aangezien in de archieven van de VN nog steeds gedateerde documenten, waaronder *Law No. 37*, werden bijgehouden.⁷²⁵

Law No. 5 is zeer ambitieus en uitgebreid, maar kent een grote lacune: geen enkel artikel wordt aan piraterij gewijd.⁷²⁶ Sinds de ratificatie van het Internationaal Zeerechtverdrag kunnen de internationaalrechtelijke piraterijbepalingen in principe wel worden toegepast. Een nieuwe wet (*Dhahal-Dhawr*), die op 25 oktober 2011 werd goedgekeurd als reactie op een controversieel memorandum of understanding tussen Somalië en Kenia, verandert daar niets aan.⁷²⁷ De geldigheid van *Law No. 5* werd immers bevestigd en er werd naast de nietigverklaring van het memorandum of understanding voorzien in een moratorium op overheidshandelingen inzake de Somalische maritieme rijkdommen tot de staat over de nodige capaciteiten beschikte: het Somalisch parlement, beïnvloed door de Somalische pers en publieke opinie, oordeelde immers dat de overeenkomst, die in de begrenzing van de maritieme zones van Somalië en Kenia voorzag, ongeldig was en de belangen van het land verraadde.⁷²⁸ De overtuiging heerste dat men misbruik had gemaakt van het zwakke staatsbestel en dat Somalië werd uitgebuit door Kenia en westerse oliemaatschappijen, wat door Kenia, dat bleef vasthouden aan de afspraken van het memorandum of understanding, uiteraard met

⁷²¹ Zie A. ELMi en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 4-5.

⁷²² Zie A. ELMi en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 5.

⁷²³ Zie *Law No. 5*.

⁷²⁴ Zie Decree No. 14 related to the instrument of ratification of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

⁷²⁵ Zie "UN Factsheet: Somalia Legislation and Treaties", <http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SOM.htm> (geraadpleegd op 6 december 2016).

⁷²⁶ Zie *Law No. 5*.

⁷²⁷ Zie A. ELMi en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 5-6.

⁷²⁸ Zie A. ELMi en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 5-6.

klem werd ontkend. Het dispuut tussen Somalië en Kenia omtrent de maritieme grenzen zorgt nog steeds voor ophef en er is op dit moment een zaak hangende voor het Internationaal Gerechtshof.⁷²⁹

Ondanks de vele wetgevende inspanningen slaagde Somalië er niet in om het beoogde doel te bereiken, want de chaos na het ineensinken van de staat en het grensconflict met Kenia, dat resulteerde in een nationale controverse en heel wat aandacht opslopte, zorgden ervoor dat de gerealiseerde ontwikkelingen in de vergetelheid zijn geraakt: de Somalische overheid geeft geen blijk van enig inzicht in de ondernomen stappen met betrekking tot het zeerecht en de betrokken instanties handelen zeer willekeurig wanneer ze met piraterij geconfronteerd worden. Een tekort aan transparantie en duidelijkheid zorgde voor heel wat verwarring bij de overheid en de bevolking. Zo kwam voormalig eerste minister Omar Abdirashid Ali Sharmarke op korte tijd naar buiten met twee verklaringen: eerst verdedigde hij het *memorandum of understanding* met Kenia, om vervolgens de nietigverklaring van de overeenkomst door het Somalisch parlement te ondersteunen.⁷³⁰ Dit escaleerde nog eens wanneer in 2012 een nieuwe regering aan de macht kwam: om komaf te maken met de dubbelzinnigheid omtrent de Somalische zeerechtswetgeving verklaarde Hassan Sheikh Mohamud tijdens de 14^{de} plenaire sessie van de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* op 1 mei 2013 correct dat *Law No. 5* volledig conform het Internationaal Zeerechtverdrag en dus geldig is, maar voormalig premier Abdi Farah Shirdon en zijn kabinet publiceerden op 6 juni 2013 een persverklaring waarin de steun voor *Law No. 37* werd uitgedrukt.⁷³¹ Ook de Somalische media lijken eerder *Law No. 37* naar voor te schuiven als geldende wetgeving, aangezien *Law No. 5* door verwijzing naar de verschillende maritieme zones onterecht geassocieerd wordt met het aanslepend grensconflict met Kenia en bijgevolg niet aanvaard wordt.

Naast de blunderende Somalische overheid is ook de internationale gemeenschap deels verantwoordelijk voor de wetgevende problemen in de Oost-Afrikaanse staat: door te weinig op duurzame oplossingen aan land te focussen en de autonomie van de plaatselijke autoriteiten tot een minimum te beperken, deed men de Somalische motivatie om iets aan het probleem te doen drastisch dalen.⁷³² De veelvuldige *outsourcing* van taken die in principe toebehoren aan de Somalische staat is weliswaar begrijpelijk, gelet op het gebrek aan capaciteit, kennis en ervaring, maar dit doet het imago van het land en de ontwikkeling van deugdelijk bestuur geen goed. Het minimaliseren van de illegale visserij en afvaldumping in Somalische wateren had ook een ontmoedigend effect: verschillende westerse landen, internationale organisaties en leidinggevende bedrijven doen deze verhalen vaak af als fabeltjes, terwijl sommige Somalische politici en publieke figuren zelfs beweren dat de internationale gemeenschap bewust de andere kant uitkijkt en dit zomaar laten gebeuren.⁷³³

⁷²⁹ Zie o.a. "ICJ rules that Kenya-Somalia maritime dispute to proceed to full trial", AfricaNews, 3 februari 2017.

⁷³⁰ Zie A. ELMi en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 7.

⁷³¹ Zie A. ELMi en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 7-8.

⁷³² Zie o.a. A. ELMi en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 8.

⁷³³ Zie A. ELMi en L. AFFI, "Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia", *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014, 8-9.

2.2.4.3 Actuele ontwikkelingen

Uit de voorgaande uiteenzetting blijkt dat het dringend tijd is voor meer duidelijkheid en nieuwe wetgevende stappen om orde op zaken te stellen, maar dat is in deze moeilijke omstandigheden helaas makkelijker gezegd dan gedaan. Naast het onbegrijpelijk geheugenverlies omtrent de gerealiseerde wetsontwikkelingen, liggen immers ook andere factoren aan de basis van de uitblijvende Somalische piraterijwetgeving: zo kan niet naast het gebrek aan bekwame Somalische beleidsmakers gekeken worden voor wat het begrip en de behandeling van complexe maritieme problematieken betreft en speelt de ingewikkelde structuur van de Somalische rechtsorde, waarin niet enkel het formeel recht, maar ook het islamitisch recht (*sharia*) en gewoonterecht (*xeer*) een belangrijke plaats innemen, ook een niet te onderschatten rol.⁷³⁴ Deze drie rechtssystemen functioneren parallel en de onderlinge grenzen zijn niet steeds duidelijk: in 2010 werd een piraterijwet nog afgewezen door het parlement omdat men bezorgd was om mogelijke conflicten met de *sharia*.⁷³⁵ Binnen de context van de *Djibouti Code of Conduct* werd de ontwikkeling van een nieuwe *Maritime Code*, die het internationaal recht incorporeert en inspeelt op actuele evoluties, evenwel als een absolute prioriteit aangeduid en verleende de IMO uitgebreide steun aan de Somalische autoriteiten om hierin te voorzien.⁷³⁶ In het kader van het *Kampala Process* werd duchtig gewerkt aan een nieuwe ontwerp tekst en via workshops en conferenties, waarop alle stakeholders aanwezig waren, werden richtsnoeren ontwikkeld die daartoe konden bijdragen. Een ontwerp wet omtrent de functionering van de kustwacht, die opgesteld werd met medewerking van EUNAVFOR – Operatie Atalanta en EUCAP NESTOR, werd reeds ter goedkeuring voorgelegd aan het parlement.⁷³⁷

In de autonome regio's Puntland en Somaliland heeft men ondertussen met de nodige steun van de UNODC eigen piraterijwetgeving ontwikkeld. Voorheen moest de gebrekkige Somalische wetgeving⁷³⁸ worden toegepast, maar daar kwam in 2012 een einde aan: Somaliland voorzag in de aanneming van de *Piracy Law*⁷³⁹ en de *Somaliland Transfer of Prisoners Law*⁷⁴⁰, terwijl Puntland in datzelfde jaar de *Puntland Piracy Law*, de *Law on Transfer of Convicted Prisoners of the State of Puntland* en de *Puntland Prison Law*⁷⁴¹ goedkeurde. De wetten werkten verschillende zwaktes en inconsistenties in de plaatselijke strafwetgeving weg en zorgden via onder meer de wettelijke verankering van overdrachten van veroordeelde piraten naar gevangenissen in één van de noordelijke autonome provincies voor enkele nuttige aanvullingen.⁷⁴² De Puntlandse piraterijwetgeving is behoorlijk ruim: men voorziet ook in strafbaarstellingen van diverse

⁷³⁴ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012).

⁷³⁵ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43.

⁷³⁶ Zie o.a. Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 7; artikel 11 Djibouti Code of Conduct.

⁷³⁷ Zie Resolutie 2246 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (10 november 2015), *UN Doc. S/RES/2246* (2015), 6.

⁷³⁸ Zie o.a. artikel 205-206 Maritime Code; artikel 484-486 Penal Code.

⁷³⁹ Zie Somaliland Law on Combatting Piracy.

⁷⁴⁰ Zie Somaliland Transfer of Prisoners Law.

⁷⁴¹ Zie "UNODC Factsheet: Piracy Prisoner Transfer Programme", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/piracy-prisoner-transfer-programme.html> (geraadpleegd op 6 december 2016); F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166; Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2014.

⁷⁴² Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); "UNODC Factsheet: Piracy Prisoner Transfer Programme", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/piracy-prisoner-transfer-programme.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

faciliterende handelingen en de jurisdictie strekt zich in principe uit tot piraterijdelicten op volle zee, zonder de vereiste van een specifieke band met de autonome regio.⁷⁴³ Dit contrasteert met de heersende praktijk in Somaliland, waar enkel bevoegdheid wordt uitgeoefend indien er een duidelijke link kan worden aangetoond aan de hand van de locatie van het misdrijf of de nationaliteit van de daders.⁷⁴⁴ In tegenstelling tot de *Piracy Law* van Somaliland⁷⁴⁵, bevat de *Puntland Piracy Law* wel een piraterijdefinitie die niet volledig strookt met de internationaalrechtelijke begripsomschrijving, wat een niet te onderschatten tekortkoming vormt.⁷⁴⁶ Voor wat het algemeen strafrecht van beide autonome regio's betreft, moet ook nog steeds gesteund worden op de federale *Penal Code* en *Code of Criminal Procedure*, die sterk verouderd zijn en piraterij nergens vermelden.⁷⁴⁷

Zolang er geen nieuwe federale piraterijwet wordt ingevoerd, is het hervormingsproces allerm minst voltooid: het UNDP en de UNODC creëerden reeds de *Somalia Law Reform Programme Expert Group*, waarin ook juristen uit Somaliland en Puntland opgenomen zijn, om onder begeleiding van VN-experts in gepaste piraterijwetgeving te voorzien en alle relevante wetten inzake onderzoek, vervolging, berechting en opsluiting in dat opzicht aan te passen.⁷⁴⁸ De resulterende ontwerpregelgeving nam de piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag over, bevatte bepalingen omtrent medeplichtigheid en pogingen en legde zwaardere sancties op aan corrupte ambtenaren die piraterijactiviteiten faciliteren of er de vruchten van plukken.⁷⁴⁹ Het ontwerp, dat zich spiegelde aan de recente Seychelse piraterijwetgeving, werd in Puntland en Somaliland grotendeels ingevoerd, maar ondanks vele oproepen van de internationale gemeenschap volgde het federaal niveau niet. Regio's zoals Galmudug, Jubaland en South West State, die weliswaar minder relevant zijn binnen de piraterijcontext, moeten reeds decennialang wetshervormingen ontberen en kunnen enkel op niet-piraterijgerelateerde misdrijven steunen om succesvolle vervolging te realiseren.⁷⁵⁰ Het einddoel van het wetshervormingsproces, dat bestaat in de invoering van uniforme

⁷⁴³ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012).

⁷⁴⁴ Zie o.a. 5(2) Somaliland Law on Combatting Piracy.

⁷⁴⁵ Zie artikel 2A Somaliland Law on Combatting Piracy.

⁷⁴⁶ Vreemd genoeg werd eind 2010 al een *Piracy Law*, gebaseerd op ontwerpwetgeving van de *Somalia Law Reform Programme Expert Group*, aangenomen door het Puntlands parlement, maar deze werd vervolgens op zodanige wijze geamendeerd dat ze niet meer conform was aan de piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag (zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 35; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 42).

⁷⁴⁷ Deze lacune zorgde ervoor dat men meermaals beroep diende te doen op artikel 486 *Penal Code*, dat het misdrijf van gevangenhouding met het oogmerk om te beroven of af te persen behelst, tot de invoering van de eigen *Piracy Law* dit overbodig maakte (zie artikel 486 *Penal Code*; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012)).

⁷⁴⁸ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 34-35; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012).

⁷⁴⁹ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 35.

⁷⁵⁰ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 42-43.

piraterijwetgeving voor het volledige Somalische grondgebied, ligt dus voorlopig nog niet binnen handbereik.⁷⁵¹

3. Operationele bestrijdingsmaatregelen

3.1 Nationale initiatieven

3.1.1 Situering

De piraterijproblematiek wordt vaak op globale of regionale schaal geanalyseerd, maar het is cruciaal dat lokale oplossingen een belangrijke plaats innemen in de strategie.⁷⁵² ‘Lokaal’ moet dan niet enkel begrepen worden in termen van de plaatselijke gemeenschappen, maar ook als verwijzing naar de nationale overheid en de relaties die het onderhoudt met deze gemeenschappen. Bij het zoeken naar een duurzame oplossing is het namelijk steeds noodzakelijk om terug te gaan naar de bron van het probleem en daar de nodige maatregelen door te voeren om er een einde aan te stellen. Met betrekking tot de piraterij rond de Hoorn van Afrika kon niemand ontkennen dat de wortels van de problematiek zich in Somalië situeerden en waren alle ogen bijgevolg op deze staat gericht. Na de chaos van de burgeroorlog beschikte Somalië eindelijk terug over een functionerende, door de internationale gemeenschap erkende regering en moest deze kans gegrepen worden om orde op zaken te stellen. In dit deel zal dus voornamelijk gefocust worden op de bestrijdingsinitiatieven die op nationaal en subnationaal niveau ontwikkeld werden in Somalië, maar de waardevolle maatregelen die in de buurlanden werden genomen, kunnen uiteraard niet genegeerd worden en worden eveneens belicht.

3.1.2 Somalië

3.1.2.1 Puntland

Aangezien Somalië sinds de burgeroorlog nooit als een echte eenheid kan worden aangemerkt, zijn bepaalde initiatieven eerder aan de verschillende regio's dan aan de federale overheid toe te wijzen. Zo kwam de regering van de in het noordoosten gelegen autonome regio Puntland, dat algemeen als de broedplaats van de Somalische piraterij wordt beschouwd, in 2009 op de proppen met een aantal hervormingen en preventieve maatregelen, die moesten kaderen binnen de aangekondigde antipiraterijcampagne: piratenbendes werden gearresteerd en vervolgd, gekende schuilplaatsen werden bestormd, wapens en uitrusting werden in beslag genomen en men hielp actief mee met de toenmalige NAVO-alliantie om piraterij te bestrijden. Met financiële ondersteuning van een Britse bewakingsfirma ving men in 2010 aan met de bouw van een nieuwe zeemachtbasis, die ook als trainingscentrum zou fungeren, en de uiteenlopende antipiraterijmaatregelen leken hun vruchten af te werpen, aangezien vele piraten uit hun traditionele uitvalsbasis in Puntland verjaagd bleken te zijn.⁷⁵³ Bovendien werd via de UNODC actief meegewerkt aan het *Piracy Prisoner Transfer Programme* en probeerde men in die context de opsluiting van Somalische piraten in eigen land

⁷⁵¹ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 36.

⁷⁵² Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013.

⁷⁵³ Zie "Somalia begins construction on Puntland navy base", *Naval Technology*, 2 juni 2010.

mogelijk te maken.⁷⁵⁴ Vervolg van de kopstukken en financiers van de piraterijnetwerken bleef echter grotendeels achterwege en acties tegen piraten aan land kwamen slechts beperkt voor, waardoor verschillende gebieden dienst bleven doen als veilige haven voor piraten.⁷⁵⁵

Naar aanleiding van een samenwerkingsovereenkomst tussen de Somalische TFG en de regionale regering van Puntland en de bijhorende oproep om een *Somali Marine Force*, die de reeds opgerichte *Puntland Maritime Police Force (PMPF)* zou incorporeren, in het leven te roepen, hervatte de Puntlandse overheid in 2011 de training van de *PMPF*.⁷⁵⁶ Deze in 2010 opgerichte eenheid bestaat uit lokaal gerekruteerde maritieme beveiligingstroepen en focust voornamelijk op piraterijbestrijding in de Somalische kustwateren, bescherming van mariene grondstoffen en logistieke ondersteuning van humanitaire acties.⁷⁵⁷ De nadruk lag eveneens op het bestrijden van piraterij aan land en de *PMPF* voerde verschillende operaties uit om uitvalsbasisen te neutraliseren en stabiliteit te brengen in regio's waar piraten historisch de plak zwaaien: midden 2012 ondernam men onder meer een luchtoffensief op de schuilplaats van een beruchte piraat en bestormde het piratendorpen zoals Bargal, Eyl, Hafun en Hul-Anod.⁷⁵⁸ De eenheid werd gesteund door de Verenigde Arabische Emiraten en genoot de medewerking van de Japanse kustwacht bij het trainen van de troepen.⁷⁵⁹ Ze werden ingezet in de kuststeden van de autonome provincie om piraterijaanvallen te dwarsbomen en zorgden voor ondersteuning van de activiteiten van de internationale vloeten.⁷⁶⁰ De *PMPF* etaleerde onder meer zijn capaciteiten bij de bevrijding van de *MV Iceberg I*, een Panamees vrachtschip dat in maart 2010 door Somalische piraten werd overmeesterd.⁷⁶¹

Initiatieven zoals de *PMPF*, gedreven door plaatselijke actoren en gericht op de bestrijding van piraterij aan land, volgen de aanbevelingen van de internationale gemeenschap, die niet zo happig is

⁷⁵⁴ *Infra* V.3.2.2.

⁷⁵⁵ Zie o.a. V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013.

⁷⁵⁶ De krachtdadigere aanpak van de Somalische autoriteiten kon deels verklaard worden door economische overwegingen, aangezien er sprake was van olievondsten in de regio en men zeer happig was om buitenlandse investeerders aan te trekken (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7-8).

⁷⁵⁷ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013.

⁷⁵⁸ Zie R. NELSON en B. FITCH, "Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement", *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012.

⁷⁵⁹ De creatie van de *PMPF* werd tevens aanbevolen door Erik Prince, de oprichter van de welgekende private beveiligingsonderneming *Blackwater*, die via zijn nieuwe firma *Sterling Corporate Services* de nodige ondersteuning bood. Het bedrijf had evenwel geen onberispelijk imago: in een rapport van juli 2012 keurden de Verenigde Naties de acties van *Sterling Corporate Services* resoluut af, aangezien deze als een flagrante schending van het wapenembargo tegen Somalië werden gezien. Het hoofdkwartier van de beveiligingsfirma was immers uitgegroeid tot de belangrijkste militaire basis in Somalië, na de vestiging van *AMISOM* in hoofdstad Mogadishu (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 8; R. NELSON en B. FITCH, "Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement", *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012).

⁷⁶⁰ Zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 3.

⁷⁶¹ In december 2012, na een wekenlange belegering, slaagde de *PMPF* er via de inzet van verschillende schepen, helikopters en een sluipschutter in om de piraten te neutraliseren en de gijzelaars, die meer dan drie jaar in gevangenschap hadden geleefd, te bevrijden. Volgens sommige bronnen betaalde de scheepseigenaar ongeveer 1,5 miljoen dollar aan het hoofd van de *PMPF* om deze actie uit te voeren (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 8).

om structurele operaties aan land uit te voeren.⁷⁶² De lokale actoren vechten echter al lang tegen een gebrek aan middelen, waardoor de uitbouw van de nodige infrastructuur, rechtshandhaving, judiciële capaciteiten en goed bestuur achterop holt.⁷⁶³ Ondanks recente positieve ontwikkelingen op dat vlak, die voornamelijk door bijdragen van internationale en regionale partners werden teweeggebracht, worden plaatselijke eenheden zoals de *PMPF* nog steeds geconfronteerd met een tekort aan training, uitrusting en ondersteuning. Zonder significante externe hulp zijn dergelijke initiatieven amper levensvatbaar en is het moeilijk om op lange termijn te slagen in hun doelstellingen. Daarnaast heerste er ook controverse omtrent de rol en functionering van de *PMPF*, die niet altijd volgens het boekje handelde en er bedenkelijke relaties op naield.⁷⁶⁴ Desalniettemin was de bijdrage van de *PMPF* in de strijd tegen de Somalische piraterij niet te onderschatten en werden ook binnen de context van *IUU fishing* mooie resultaten geboekt: verschillende buitenlandse vissersschepen werden in beslag genomen en heel wat verdachten werden gearresteerd, waarna zware boetes volgden.⁷⁶⁵ Sinds 2014 waait er trouwens een nieuwe wind: de nieuwe president van Puntland Abdiweli Mohamed Ali Gaas stelde een andere directeur voor de *PMPF* aan, wat een positieve invloed had op de relaties met de internationale partners.⁷⁶⁶ De EU kondigde aan dat men in training van de *PMPF* zou voorzien vanuit Djibouti en er werd afgesproken dat de voor Puntland bestemde financiële bijdragen voortaan rechtstreeks aan de autonome provincie overhandigd zouden worden. Nu de piraterijstorm rond de Hoorn van Afrika stilaan gaan liggen was, bleek de *PMPF* tevens bereid om zich in de toekomst ook te mengen in de strijd tegen terroristische groeperingen zoals Al Shabaab, die voornamelijk actief is in Somalië en banden onderhoudt met Al Qaeda.⁷⁶⁷

Een ander voorbeeld van het succes van lokale initiatieven kan gevonden worden in Eyl, een kuststad in Puntland die lang bekend stond als prominente piratenhaven: met plaatselijke religieuze leiders, toonaangevende handelaars en verantwoordelijke burgers als voortrekkers kwam men op tegen piraterij en probeerde men deze intussen ingeburgerde praktijk een halt toe te roepen via een

⁷⁶² In Resolutie 1976 van de VN-Veiligheidsraad werd bijvoorbeeld op consistente wijze het vitaal belang van lokale betrokkenheid benadrukt bij elke piraterijbestrijdingsmaatregel en werd de Somalische *TFG* aangespoord om voort te bouwen op deze plaatselijke initiatieven. In navolgende resoluties werd deze boodschap herhaald en werd tevens gehamerd op het belang van ‘*land based*’-oplossingen voor het piraterijprobleem (zie Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2011); Resolutie 2015 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (24 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2015* (2011); Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011); R. NELSON en B. FITCH, “Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement”, *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012).

⁷⁶³ Zie o.a. R. NELSON en B. FITCH, “Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement”, *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012.

⁷⁶⁴ Voorbeelden zijn onder andere de banden met *Sterling Corporate Services* en het smeergeld dat naar verluidt in ontvangst werd genomen om de *Iceberg I* te bevrijden. Er dient ook opgemerkt te worden dat de *PMPF* niet steeds even toegewijd zijn gemandateerde bevoegdheden vervulde en vaak als persoonlijke lijfwacht voor de president van Puntland fungeerde (zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 8; V. FELBAB-BROWN, “The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea”, *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013).

⁷⁶⁵ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 8; R. NELSON en B. FITCH, “Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement”, *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012.

⁷⁶⁶ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 9.

⁷⁶⁷ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 9.

sociaal georiënteerde campagne.⁷⁶⁸ De morele autoriteit van de ingeschakelde actoren kende het gewenste effect en er werd een front gevormd: piraten werden voortaan gemeden door de bevolking en door principiële weigering van geld dat uit piraterijactiviteiten voortvloeide, werd hen de aankoop van voorraden ontzegd.⁷⁶⁹ Zowel piraten als hun families werden op die manier geboycot en verloren steeds meer hun invloed en plaats in de maatschappij, waardoor stilaan ook de naaste verwanten, bewust van het geweld en de instabiliteit die piraterij met zich meebracht, hun afkeur lieten blijken. De gevolgen van deze acties waren enorm en droegen bij tot de ontmoediging van piraterij in de streek, die niet meer op dezelfde steun, gastvrijheid of berusting van de gemeenschap kon rekenen en andere oorden moest opzoeken. In coördinatie met de Puntlandse overheid en door middel van internationale hulp werd dit succes ook min of meer op een hoger niveau herhaald, waardoor het belang van lokale oplossingen en de steun van de plaatselijke gemeenschappen nog eens in de verf werd gezet. De Puntlandse autoriteiten werkten samen met de ouderen en de clanleiders, die hun traditionele autoriteit sterk afgezwakt hadden gezien door de piraterij en gerelateerde corruptie.⁷⁷⁰

3.1.2.2 Somaliland

Ook in Somaliland, de andere autonome regio in het noorden van Somalië, werden krachtdadige maatregelen genomen om de piraterij in te dijken: heel wat piraten werden gearresteerd en veroordeeld. De regio toonde dat het net als Puntland het verschil kon maken door een goed beleid te voeren en zorgde er met zijn autonome regering en minieme steun van de internationale gemeenschap voor dat piraten hun activiteiten daar niet meer konden ontplooiën.⁷⁷¹ Er werd specifieke wetgeving in het leven geroepen die voorziet in de strafbaarstelling van piraterij en mogelijke repatriëring van in het buitenland veroordeelde Somalische piraten.⁷⁷² In samenwerking met de *UNODC* werd ook een campagne georganiseerd om Somalische jongeren bewust te maken van de problematiek en te ontraden om in dit gevaarlijke criminele web verstrikt te geraken. De *Somaliland Coast Guard* bleek zich daarnaast tot een effectief afweermiddel tegen de piraterij in hun kustwateren te ontpoppen, al konden wel vragen gesteld worden bij de capaciteit, knowhow en middelen waarover deze kustwacht beschikte.⁷⁷³

Begin 2012 besliste het bestuur van Somaliland om een *Counter-Piracy Coordination Office* op te richten, dat een essentiële component van het piraterijbestrijdingsprogramma moest vormen en

⁷⁶⁸ Zie Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 342 (hierna verkort: Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates"); F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 15; M. WALJE, "Community Mobilization and Criminal Organizations: Eyl, Somalia", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2013.

⁷⁶⁹ Zie M. WALJE, "Community Mobilization and Criminal Organizations: Eyl, Somalia", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2013; J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 17.

⁷⁷⁰ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7.

⁷⁷¹ Zie o.a. J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 15-16.

⁷⁷² Zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 3.

⁷⁷³ Zie R. NELSON en B. FITCH, "Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement", *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012.

aangestuurd werd door het *National Counter-Piracy Committee*.⁷⁷⁴ Dit comité bestaat uit alle betrokken actoren en begeleidt het *Counter-Piracy Coordination Office* bij het operationeel beheer en de coördinatie van de piraterijbestrijding.⁷⁷⁵ Alle relevante overheidsdiensten werden aangespoord om nauw samen te werken met het *Counter-Piracy Coordination Office*, zodat de uiteenlopende aspecten van piraterijbestrijding adequaat ondersteund werden en de vooropgestelde beleidsplannen zo doeltreffend mogelijk geïmplementeerd werden. Naast het in goede banen leiden van de piraterijbestrijdingsinitiatieven in Somaliland, vertegenwoordigde het *Counter-Piracy Coordination Office* tevens de autonome provincie bij onder meer het *Kampala Process*, de *Djibouti Code of Conduct* en de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*.

3.1.2.3 Federaal niveau

Veel veranderde toen de TFG werd opgevolgd door de *Federal Government of Somalia*: de acties van de Somalische federale overheid leverden zowel op land als op zee resultaat op en lieten het aantal piraterijaanvallen intensief dalen.⁷⁷⁶ Zo werd midden 2013 beslist om een volledig nieuwe kustwacht te creëren die niet enkel zou ingezet worden om de wijdverspreide piraterij te bekampen, maar ook meer in het algemeen de controle over de Somalische territoriale zee moest verstevigen en de bescherming van de natuurlijke grondstoffen moest garanderen.⁷⁷⁷ Dit alles viel duidelijk te kaderen binnen de verwoede pogingen van de federale regering om de macht over zijn wateren terug te winnen, wat ook relevant was met het oog op het territoriaal conflict met buurland Kenia omtrent gas- en oliegebied. Een Nederlandse private onderneming zou de vloot uitbouwen en onderhouden en het kustwachtpersoneel trainen.⁷⁷⁸ De Somalische overheid probeerde daarnaast in nieuwe wetgeving en een specifiek piraterijbestrijdingsbeleid te voorzien, maar kende heel wat problemen op dat vlak.⁷⁷⁹ Het Somalisch juridisch systeem werd gekenmerkt door talloze gebreken en efficiënte vervolging, bestraffing en opsluiting van piraten bleef ondanks de internationale hulp een ernstig knelpunt, waardoor de regionale samenwerking ook op de helling kwam staan: Kenia, de Seychellen, Mauritius en Tanzania verzorgden heel wat piraterijvervolgingen, maar het is duidelijk dat er een evenwicht moet blijven bestaan tussen de ondersteunende rol van de buurlanden, die uiteraard geen onbeperkte gevangenis capaciteit en financiële middelen genieten, en de inspanningen en tegenprestaties van Somalië, dat niet altijd in staat is om voldoende piraterijverdachten te verwerken of de partnerlanden te vergoeden voor geleverde diensten.⁷⁸⁰

⁷⁷⁴ Zie Somaliland Presidential Decree related to the Establishment of the Counter Piracy Coordination Office.

⁷⁷⁵ Onder meer de minister van Buitenlandse Zaken, de procureur-generaal, de commandant van de kustwacht, het hoofd van het gevangeniswezen, de respectieve directeurs-generaal van het ministerie van Justitie, Visserij, Binnenlandse Zaken en Financiën en de algemeen manager van de haven van Berbera zetelen in het comité.

⁷⁷⁶ *Supra* I.3.

⁷⁷⁷ Dit werd bezegeld via een overeenkomst tussen het Somalische ministerie van Defensie en de Nederlandse private onderneming *Atlantic Marine and Offshore Group* (zie "Somali Government signs landmark coastal protection contract", Horseed Media, 30 juli 2013).

⁷⁷⁸ In de overeenkomst werd benadrukt dat men zich zou schikken naar de toepasselijke embargo's en restricties van de Verenigde Naties, aangezien dit in het verleden niet steeds het geval was wanneer private beveiligingsbedrijven meehielpen bij het opzetten van zwaarbewapende kustwachteenheden in Puntland (zie "Somali Government signs landmark coastal protection contract", Horseed Media, 30 juli 2013).

⁷⁷⁹ *Supra* III.2.2.4.

⁷⁸⁰ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13.

Onder leiding van de Somalische federale overheid zou een beveiligingsstrategie voor het maritiem domein ontworpen worden, gebaseerd op de noden en prioriteiten van het land.⁷⁸¹ Door de afgenomen piraterijcijfers, de gestaag dalende inzet van de internationale vloot en de nieuwe stabiliteit in Somalië was de tijd rijp om om te schakelen naar duurzame oplossingen: de crisismaatregelen van de internationale gemeenschap waren er weliswaar in geslaagd om de onmiddellijke dreiging weg te nemen, maar zonder langetermijnvisie is al deze vooruitgang omkeerbaar. De verantwoordelijkheid ligt bij de Somalische staat, die de wortels van het probleem op geïntegreerde wijze moet aanpakken, maar men zag in dat betrokkenheid van de lokale actoren nodig was en zat daarom samen met de autonome regio's in de zoektocht naar een gepast nationaal strategisch kader: het *Kampala Process* betrof het eerste en enige officiële forum dat vertegenwoordigers van alle Somalische regio's (Zuid-Centraal Somalië, Galmudug, Puntland en Somaliland) samenbracht.⁷⁸² Het bestond uit leden van de Somalische federale en regionale overheden, afgevaardigden van de Afrikaanse Unie, leden van de *Intergovernmental Authority on Development* en vertegenwoordigers van betrokken VN-instanties en had tot doel had om een gezamenlijke strategie ter bestrijding van piraterij en maritieme criminaliteit te ontwikkelen. In maart 2013 kwam men op de proppen met een voorstel voor een Somalische maritieme strategie, dat onder meer plannen bevatte om de bestaande maritieme wetgeving te hervormen, het visserijbeheer aan te sterken en de maritieme rechtshandavingscapaciteiten naar een hoger niveau te tillen.⁷⁸³

Een duurzame oplossing kan enkel gerealiseerd worden indien Somalië erin slaagt om de controle over zijn maritieme zones terug te winnen, zodat het in de economische en veiligheidsgerelateerde noden van zijn burgers kan voorzien. De Somalische autoriteiten probeerden hun verantwoordelijkheid terug op te nemen na een lange periode van chaos en hoopten de nationale maritieme strategie in de toekomst verder uit te werken en te implementeren. In september 2013 kwam men naar buiten met een *Somali Maritime Resource and Security Strategy (SMRSS)*, die een veilige en duurzame ontwikkeling van de Somalische maritieme sector mogelijk moest maken en zes thematische bijlagen telt om de implementatie van de strategie te faciliteren.⁷⁸⁴ Aan de hand van de geïdentificeerde noden binnen de maritieme rechtshandaving, veiligheid en beveiliging werd beoogd om stabiele economische exploitatie van de mariene rijkdommen te realiseren. Met de creatie van deze strategie was het werk uiteraard nog niet gedaan en men probeerde door te gaan op het gecreëerde elan. De *UN Political Office for Somalia (UNPOS)*⁷⁸⁵ verkreeg een mandaat van de VN-Veilighedsraad om het *Kampala Process* te faciliteren, maar in 2014 werd de secretariaatsfunctie

⁷⁸¹ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 18.

⁷⁸² Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 16; "UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme – Horn of Africa", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/horn-of-africa-division.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

⁷⁸³ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 16; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; "UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme – Horn of Africa", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/horn-of-africa-division.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

⁷⁸⁴ Zie Somali Maritime Resource and Security Strategy, Mogadishu, september 2013.

⁷⁸⁵ Website: unpos.unmissions.org.

overgenomen door de *UNODC* en nam het initiatief een nieuwe naam aan: *Regional Maritime Coordination Mechanism (RMCM)*.⁷⁸⁶

3.1.3 Seychellen

Ondanks zijn kleine omvang en de grote afstand dat het land verwijderd is van de Somalische kust, profileerden de Seychellen zich ook als prominente partner in de strijd tegen piraterij: door zijn rol op vlak van piraterijvervolging en zijn betrouwbaar imago werd het land al snel gezien als een ideale bondgenoot in de regio en trok het heel wat aandacht van internationale donoren.⁷⁸⁷ Partnerschappen inzake maritieme surveillance werden opgezet met heel wat landen die een belang hebben bij de beveiliging van de Indische Oceaan, waaronder de Verenigde Staten, China, Rusland, India en verschillende EU-lidstaten, en Duitsland, Canada en Australië lanceerden daarnaast een samenwerkingsproject dat voorzag in moderne uitrusting en training van de plaatselijke beveiligingstroepen.⁷⁸⁸ Via het *UNODC Counter Piracy Programme* ontvingen de Seychellen ook uitgebreide steun in de vorm van judiciële en politionele *capacity building*-projecten en de aanlevering van relevante juridische lectuur en gespecialiseerde kustwachtbenodigdheden.⁷⁸⁹ Door het belang van maritieme beveiliging te benadrukken binnen de *Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA)*⁷⁹⁰ en de *Southern African Development Community*, hielp het land, dat door zijn proactieve houding veel politiek gewicht had gewonnen, tevens de hele regio aan steun en financiering van de EU en andere internationale partners.⁷⁹¹ De Seychellen bleven hun voortrekkersrol in de strijd tegen de Somalische piraterij aanhouden en in samenwerking met het Verenigd Koninkrijk werd in 2013 het *Regional Anti-Piracy Prosecution & Intelligence Coordination Centre* opgericht, dat ondertussen zijn naam wijzigde naar *Regional Fusion Law Enforcement Centre for Safety and Security at Sea*.⁷⁹² Het land beschikt ook al een tijdje over een eigen *Seychelles Piracy Intelligence Centre (SPIC)*, dat mooi werk levert en al snel nauwe banden met het *Regional Fusion Law Enforcement Centre for Safety and Security at Sea* opbouwde, en voorzag daarnaast met steun van de *UNODC* in een gespecialiseerde rechtbank voor piraterij en maritieme criminaliteit, wat op lof van de VN kon rekenen.⁷⁹³

3.1.4 Overige landen

Ook andere nabijgelegen landen zijn belangrijk met het oog op piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika. De NAVO prees de verregaande inspanningen van Djibouti en verhoogde samenwerking met

⁷⁸⁶ Zie o.a. A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 55; "UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme – Horn of Africa", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/horn-of-africa-division.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

⁷⁸⁷ Zie o.a. A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13.

⁷⁸⁸ Zie o.a. A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 69; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13.

⁷⁸⁹ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 49; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 48; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 12.

⁷⁹⁰ Website: www.comesa.int.

⁷⁹¹ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13.

⁷⁹² *Infra* III.3.3.8.4.

⁷⁹³ Zie Resolutie 2246 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (10 november 2015), *UN Doc. S/RES/2246* (2015); S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 48; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 34.

de toenmalige NAVO-alliantie werd vooropgesteld: via een onderlinge overeenkomst voorzag men in de oprichting van een *liaison office* om *Operation Ocean Shield* te ondersteunen en capaciteitsuitbouw werd als een belangrijke prioriteit aangeduid, aangezien het door beide partijen als de sleutel tot het creëren van duurzame maritieme veiligheid rond de Hoorn van Afrika werd gezien.⁷⁹⁴ De door internationale partners gesponsorde bouw van het reeds besproken *Djibouti Regional Training Centre* was eveneens een belangrijke stap en bevestigde de toewijding van het land. Kenia, dat door zijn ligging eveneens cruciaal is om efficiënte piraterijbestrijding in Oost-Afrika mogelijk te maken, voorzag ook in samenwerking met de internationale gemeenschap: de banden met *EUNAVFOR* werden versterkt en men ambieerde om via doelgerichte maatregelen de informatie-uitwisseling en het bewustzijn bij de zeevarenden te verhogen.⁷⁹⁵ De lancering van een nieuw beveiligingsplan voor de haven van Mombasa en de oprichting van het *Port Security Operations Centre* waren belangrijke stappen in de juiste richting en de Keniaanse marine probeerde zo veel mogelijk bij te dragen tot de regionale piraterijbestrijding. Samen met Tanzania, Mauritius en de Seychellen kan de rol van Kenia ook op vlak van vervolging en bestrafing niet onderschat worden: het creëerde in 2010 een gespecialiseerde piraterijrechtbank en werd lang als de voornaamste piraterijvervolger gezien, maar is deze onbetwistbare positie door interne problemen en onmin met de internationale partners ondertussen wel kwijtgeraakt.⁷⁹⁶ De Seychellen namen steeds meer het voortouw en ook Mauritius en Tanzania deden met steun van de internationale gemeenschap hun duit in het zakje.⁷⁹⁷

3.2 Regionale initiatieven

3.2.1 Situering

De hierna besproken internationale en private initiatieven, bestaande uit patrouillerende oorlogsschepen, gewapende private beveiligingsteams en *Best Management Practices*, waren zeer doeltreffend om de piraterijopmars een halt toe te roepen en de aanvallen nagenoeg tot een minimum te beperken, maar zowel de internationale gemeenschap als de regionale staten begonnen steeds meer in te zien dat dit geen langetermijnoplossing betrof. Gelet op de hoge terugkerende kosten leek het onvermijdelijk dat deze acute maatregelen op een bepaald moment zouden uitdoven en het was zeer plausibel dat de opportunistische Somalische piraten dan opnieuw hun kans zouden grijpen. Een omschakeling naar duurzame beveiliging was nodig en in het volgend stadium van de piraterijbestrijding zou steeds meer gefocust worden op capaciteitsuitbouw. Het vergt weinig uitleg dat de regio bijgevolg een zeer belangrijke rol vervult: in de toekomst moet men dergelijke dreigingen op autonome wijze de baas kunnen en zonder significante externe hulp in adequate beveiliging en beheer van het maritiem domein voorzien.⁷⁹⁸

Ondanks deze evolutie bleef de internationale gemeenschap weigerachtig om alle verantwoordelijkheid aan Somalië en zijn buurlanden toe te kennen: men prefereerde zogenaamde '*internationally led regional efforts*', die weliswaar uitgaan van de regio, maar nog steeds

⁷⁹⁴ Zie "NATO and the Republic of Djibouti consolidate their cooperation", NAVO, 22 april 2015.

⁷⁹⁵ Zie "EU Naval Force Strengthens Maritime Links With Kenyan Authorities", Europese Unie, 11 juni 2013.

⁷⁹⁶ *Infra* V.3.2.3.

⁷⁹⁷ *Infra* V.3.2.4.

⁷⁹⁸ Zie o.a. J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 8.

gecoördineerd worden door de internationale gemeenschap, die zo een zekere mate van controle behoudt.⁷⁹⁹ Het initiatief werd bij de regionale organisaties gelegd, aangezien transnationale problemen zoals piraterij best op dit niveau worden aangepakt, maar internationale actoren bleven nauw betrokken bij de ontwikkeling van de strategie, de financiering en de implementatie, want de ervaring leert dat het in een complexe regio als de Hoorn van Afrika niet makkelijk is om dit vlekkeloos te realiseren. ‘Regionale initiatieven’ zijn dus vaak niet puur regionaal en vertonen dikwijls sporen van internationale inmenging, die subtiel of prominent aanwezig zijn. Een goed voorbeeld is de *Djibouti Code of Conduct*, die ondanks de regionale eigenheid en prioriteiten duidelijk terugvalt op een internationale leiding: de belangrijke vergadering die leidde tot de overeenkomst werd belegd door de IMO, de initiatieven werden gefinancierd door de internationale gemeenschap via het *Djibouti Code of Conduct Trust Fund* en de implementatie werd nauw opgevolgd door de *Project Implementation Unit*, een instantie die binnen de IMO werd opgericht.⁸⁰⁰ Ook de *ESA-IO Regional Strategy*, die via een EU-project geïmplementeerd wordt, bezit dergelijke kenmerken en is een mooie illustratie van een ‘*internationally led regional effort*’.⁸⁰¹

Gelet op het success van *ReCAAP* en het Aziatisch samenwerkingsmodel inzake piraterijbestrijding, was het de bedoeling om deze initiatieven te kopiëren voor de Hoorn van Afrika.⁸⁰² Er zijn echter grote verschillen tussen de situatie in Oost-Afrika en deze in Azië, waardoor er moeilijkheden optreden bij de implementatie van een gelijkaardige strategie. Eén daarvan is ongetwijfeld het ontwikkelingsniveau van de respectieve regio’s: de Aziatische landen die het slachtoffer werden van piraterijdaden zijn gemiddeld superieur op vlak van zowel *Human Development Index* als bruto binnenlands product, waardoor in principe betere resultaten gerealiseerd kunnen worden.⁸⁰³ De aanwezigheid van ontwikkelde landen heeft een grote weerslag op de efficiëntie van de beoogde coördinatiemechanismen, die steunen op deze staten voor de aanvoer van *human resources*, technologie en materiaal, maar de Hoorn van Afrika bestaat helaas uit enkele van de minst ontwikkelde landen, die niet over de middelen beschikken om de regionale samenwerking naar een hoger niveau te tillen. Er moest daarnaast ook rekening worden gehouden met een gebrek aan ervaring inzake regionale samenwerking: de regionale piraterijbestrijdingsmaatregelen in Azië konden buigen op bestaande samenwerkingsverbanden binnen een andere context dan maritieme beveiliging, maar in Oost-Afrika was diezelfde verregaande integratie veel minder aanwezig.⁸⁰⁴ Er

⁷⁹⁹ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, “Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities”, *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 9.

⁸⁰⁰ *Supra* III.2.1.

⁸⁰¹ *Infra* III.3.2.2.

⁸⁰² Zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 71 en 77; J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, “Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities”, *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 10-11.

⁸⁰³ Er heerst weliswaar een grote ontwikkelingskloof tussen de betrokken Aziatische landen onderling, die bestaan uit sterk ontwikkelde landen (Singapore, Japan, Zuid-Korea), behoorlijk ontwikkelde landen (Maleisië) en ontwikkelingslanden (Indonesië, Thailand), maar door een goede rolverdeling werd dit efficiënt opgelost: de coördinatiecentra werden bijvoorbeeld logischerwijs in Singapore gevestigd, die over moderne faciliteiten en installaties beschikken (zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 78).

⁸⁰⁴ Er kan bijvoorbeeld gewezen worden op de *Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)*, een politieke, economische en culturele regionale organisatie die in 1967 werd opgericht door tien landen uit Zuidoost-Azië en tot doel had om de onderlinge samenwerking en gemeenschappelijke veiligheid te bevorderen. Naast het organiseren van uiteenlopende activiteiten om de culturele eigenheid van de lidstaten te promoten, drukte de organisatie zijn stempel op de regio en creëerde het een belangrijke band tussen de lidstaten via de creatie van een vrijhandelszone (*ASEAN Free Trade Area*) en een regionaal parlement (*ASEAN Interparliamentary*

waren weliswaar enkele jonge, sectorspecifieke regionale organisaties zoals de *Intergovernmental Authority on Development* en *COMESA*, maar de Hoorn van Afrika kende geen verbond dat alle door piraterij geaffecteerde landen verenigde. De nationale instanties waren bovendien onvoldoende vertrouwd met regionale samenwerking, waardoor het Aziatisch model moeilijk om te zetten viel in de Hoorn van Afrika.

Ten slotte kan uiteraard de specifieke status van Somalië niet onvermeld blijven: de complexe politieke en veiligheidssituatie in het land moest in aanmerking worden genomen bij de ontwikkeling van een adequate regionale piraterijbestrijdingsstrategie, wat uiteraard voor een bijkomende hindernis zorgde.⁸⁰⁵ Tijdens de woelige jaren van de burgeroorlog vormden de machteloosheid van de *Transitional Federal Government*, het risico op verduistering van de toegewezen middelen en de kans op verraad door de opgeleide kustbeveiligingstroepen, die konden overlopen naar één van de rebellengroeperingen, immers grote problemen. De situatie lijkt ondertussen bekoeld en er heerst nu duidelijk meer stabiliteit in Somalië, maar om tot een duurzame oplossing te komen, zal men er voor moeten zorgen dat er orde op zaken wordt gesteld in het land. Zo niet zal het gebrek aan efficiënt bestuur blijven zorgen voor ontoereikende rechtshandhaving in Somalië en stokken in de wielen steken van elke mogelijke regionale samenwerking, die voortdurend overleg en stabiliteit vereist.

Ondanks deze uiteenlopende moeilijkheden werden reeds heel wat belangrijke regionale initiatieven uitgewerkt. De acties die voortvloeien uit de *Djibouti Code of Conduct* zijn cruciaal: de focus ligt voornamelijk op capaciteitsuitbouw, de implementatie van adequate nationale regelgeving, het lanceren van gezamenlijke maritieme beveiligingsoperaties en het uitwisselen van personeel, het organiseren van een geïntegreerd kustwacht netwerk en het opzetten van efficiënte coördinatiemechanismen en informatie-uitwisseling. Men probeert hard te werken aan de *maritime situational awareness* in de regio en het *Regional Maritime Rescue Coordination Centre* in Mombasa vervult samen met de zustercentra in Tanzania en Yemen een belangrijke rol.⁸⁰⁶ Het centrum verspreidt tevens strategisch advies onder de partnerlanden en moedigt regionale coöperatie aan. Naast deze acties onder de koepel van de *Djibouti Code of Conduct*, het kerndocument voor de regionale samenwerking inzake piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika, werden evenwel nog andere regionale initiatieven gelanceerd die hun bijdrage proberen te leveren.

3.2.2 Eastern and Southern Africa – Indian Ocean Regional Strategy

In oktober 2010 werd in Mauritius een belangrijke vergadering gehouden, waarop verschillende Oost-Afrikaanse staten in aanwezigheid van EU-vertegenwoordigers een gemeenschappelijk standpunt innamen met betrekking tot de ontwikkeling van een regionaal strategisch kader ter preventie en bestrijding van piraterij en *armed robbery against ships*.⁸⁰⁷ Men kwam uiteindelijk naar buiten met de *Eastern and Southern Africa – Indian Ocean (ESA-IO) Regional Strategy*, die een driedelige aanpak voorstelde, bestaande uit de ontwikkeling van een *Somali Inland Action Plan* tegen

Organization). ASEAN vormde dan ook het ideale platform om in overleg met de nationale instanties een regionaal piraterijbestrijdingsmodel te ontwikkelen (zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 78-79; website: www.asean.org).

⁸⁰⁵ Zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 79-80.

⁸⁰⁶ *Supra* III.2.1.3.2.

⁸⁰⁷ Zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 73.

piraterij⁸⁰⁸, de uitbouw van de nationale capaciteiten om het maritiem domein adequaat te beheren en de aanmoediging om piraten op consistente wijze te arresteren en vervolgen. De gemeenschappelijke verklaring roept tevens op tot de ontwikkeling en implementatie van een regionaal actieplan, zodat de regionale strategie, die in de verklaring wordt uitgedrukt, geconcretiseerd wordt, voornamelijk op vlak van samenwerking, informatie-uitwisseling, gemeenschappelijke operaties en capaciteitsuitbouw.⁸⁰⁹ Er werd gepleit om het *ESA-IO Interregional Coordination Committee* als secretariaat te laten fungeren voor dit initiatief, met verantwoordelijkheid voor de planning en implementatie van de regionale strategie en het bijhorend actieplan. De deelnemende staten bleken evenwel niet in staat om een consensus te bereiken, waardoor men lang in een impasse verkeerde en kostbare tijd verloor. De *ESA-IO Regional Strategy* wordt nu geïmplementeerd binnen het kader van het *MASE*-project van de EU en kan dus ook als een ‘*internationally led regional effort*’ beschouwd worden.⁸¹⁰

3.2.3 Intergovernmental Authority on Development

Een belangrijk piraterijbestrijdingsinitiatief in de Oost-Afrikaanse regio betreft ongetwijfeld de *Intergovernmental Authority on Development (IGAD)*⁸¹¹, een intergouvernementele organisatie die in 1996 werd opgericht door zes landen uit de Hoorn van Afrika (Djibouti, Ethiopië, Eritrea, Kenia, Oeganda, Somalië en Soedan) en in Djibouti is gevestigd.⁸¹² Naast het promoten van regionale vrede en veiligheid en het bewerkstelligen van economische integratie, behartigt de organisatie ook humanitaire kwesties en thema's zoals voedselzekerheid en milieubescherming. *IGAD* is voornamelijk actief bij het vredesproces in Somalië en de implementatie van piraterijbestrijdingsmaatregelen, aangezien deze maritieme criminaliteitsvorm een belangrijke bedreiging vormde voor de van overzeese humanitaire hulp afhankelijke Somalische bevolking. De grootste bijdrage in de strijd tegen piraterij kwam er op juridisch vlak: in een poging om het beleid van de lidstaten te harmoniseren en regionale coöperatie te faciliteren, nam de ministeriële raad van *IGAD* tijdens de 33^{ste} sessie twee akkoorden aan omtrent samenwerking in strafzaken en onderlinge uitlevering, waarin de specifieke voorwaarden en procedures gedetailleerd werden beschreven.⁸¹³

In de overeenkomst inzake uitlevering werden de mogelijke weigeringsgronden opgesomd die men ten aanzien van een verzoekende staat kon aanbrengen om de uitlevering van één van zijn staatsburgers tegen te houden: zo kan een uitleveringsverzoek bijvoorbeeld afgewezen worden indien het misdrijf waarvoor de uitlevering wordt gevraagd buiten het grondgebied van zowel de verzochte als de verzoekende staat werd gepleegd en de wetgeving van de verzochte staat niet voorziet in de vervolging van dergelijke misdrijven buiten zijn territorium. Aangezien het internationaalrechtelijk misdrijf piraterij zich per definitie buiten de territoriale zee afspeelt, dergelijke daden rond de Hoorn van Afrika ook voornamelijk in gebieden buiten de jurisdictie van

⁸⁰⁸ Het ontwerp en de implementatie van het *Somalia Inland Action Plan* werd toevertrouwd aan de *Intergovernmental Authority on Development* (zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 73).

⁸⁰⁹ Zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 74.

⁸¹⁰ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, “Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities”, *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 11.

⁸¹¹ Website: www.igad.int.

⁸¹² Zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 76.

⁸¹³ Zie A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 76-77.

staten plaatsvinden en sommige landen niet over adequate strafbaarstellingen beschikken, was deze bepaling weliswaar ongelukkig en maakte het de overeenkomst dikwijls onbruikbaar voor de uitlevering van piraterijverdachten. Een ander nadeel van het akkoord was uiteraard dat de werking beperkt bleef tot de lidstaten, waardoor enkele belangrijke spelers zoals de Seychellen, Mauritius, Tanzania en Frankrijk (Réunion) uitgesloten werden. Desalniettemin betrof de aanneming van de twee overeenkomsten een zeer waardevol initiatief van *IGAD*, dat getuigt van politieke wil om verregaande regionale samenwerking te realiseren.

3.2.4 Eastern Africa Police Chiefs Cooperation Organisation

Een andere regionale organisatie die zeker niet onbesproken mag blijven, betreft de *Eastern Africa Police Chiefs Cooperation Organisation (EAPCCO)*.⁸¹⁴ Het verbond werd in 1998 in Kampala opgericht om de samenwerking tussen de nationale politiemachten uit de Oost-Afrikaanse regio naar een hoger niveau te tillen in de strijd tegen transnationale georganiseerde misdaad. *EAPCCO* telt elf lidstaten, waaronder Kenia, de Seychellen, Djibouti, Tanzania en Somalië, en zet in op de ontwikkeling van samenwerkingsstrategieën, informatie-uitwisseling en regionale opleidings- en trainingsprogramma's. Men probeert tevens het beleid van de lidstaten te beïnvloeden door de vinger op bepaalde pijnpunten te leggen en de organisatie blijft trouw aan een aantal belangrijke principes, waaronder de naleving van de mensenrechten, de gelijkheid tussen de nationale politiemachten en de soevereiniteit van de lidstaten. *EAPCCO* focust voornamelijk op terrorisme, piraterij, drugstrafiek, illegale wapenhandel, mensensmokkel, milieumisdrijven en corruptie en één van haar cruciale partners is *INTERPOL*: de nationale bureaus van de lidstaten communiceren voortdurend met de organisatie en het regionaal kantoor van *INTERPOL* in Nairobi vervult de secretariaatsfunctie voor *EAPCCO*.⁸¹⁵

3.2.5 Southern African Development Community

Een iets minder voor de hand liggende organisatie binnen deze context is de *Southern African Development Community (SADC)*, die in 1992 werd opgericht als opvolger van de in 1980 in het leven geroepen *Southern African Development Coordination Conference (SADCC)*.⁸¹⁶ en tot doel heeft om op complementaire wijze ten aanzien van de Afrikaanse Unie de socio-economische en politieke samenwerking tussen de lidstaten te bevorderen. De organisatie telt vijftien lidstaten, waaronder Tanzania, Mauritius en de Seychellen, en het hoofdkwartier is gevestigd in Botswana. Veel van de uiteenlopende werkzaamheden van de *SADC* kunnen niet onmiddellijk in verband worden gebracht met de piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika, maar de organisatie bleek op een bepaalde manier toch zijn bijdrage te leveren bij het aanpakken van deze problematiek.

In juli 2008 kwamen de ministers bevoegd voor visserij van de *SADC*-lidstaten samen in Namibië om actie te ondernemen tegen *IUU fishing*, wat een groot probleem vormt in de regio.⁸¹⁷ Er werd een

⁸¹⁴ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 75.

⁸¹⁵ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 76.

⁸¹⁶ Website: www.sadc.int.

⁸¹⁷ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy: Empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector", *Naval War College Review* 2011, 49 (hierna verkort: M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy"); "Illegal, Unreported & Unregulated Fishing in Somalia", *Oceans Beyond Piracy*, 22 september 2014.

verklaring aangenomen die de toewijding van de betrokken landen om samen te werken bij de regulering van visserij herbevestigde en herziening en harmonisatie van het nationaal visserijrecht, stimulering van informatie-uitwisseling en verbeterde visserijmonitoring vooropstelde. Hoewel het onduidelijk is of er veel maatregelen werden genomen op wetgevend vlak, kan besloten worden dat de verklaring een positief effect had: voortbouwend op het gecreëerde elan besloten Kenia, Mozambique, Zuid-Afrika en Tanzania in maart 2009 om gezamenlijke patrouilles in de Indische Oceaan te sponsoren.⁸¹⁸ Adequate planning en een doordachte visie ontbraken soms⁸¹⁹, maar de acties bleken zeker waardevol te zijn: door het organiseren van gezamenlijke patrouilles werd het goede voorbeeld getoond en werden de regionale staten vertrouwd gemaakt met deze nuttige praktijk, die zeker ook z'n waarde kon bewijzen in de strijd tegen piraterij.⁸²⁰

3.2.6 Afrikaanse Unie

3.2.6.1 Situering

Ook de Afrikaanse Unie (AU)⁸²¹, die via *AMISOM* reeds sterk aanwezig is in de regio en een mandaat heeft om te opereren tegen destabiliserende groeperingen in Somalië⁸²², heeft op diverse manieren proberen bij te dragen aan de beveiliging van het maritiem domein rond de Hoorn van Afrika.⁸²³ De continentale organisatie, opgericht in 2001 als opvolger van de *Organisation of African Unity (OAU)* en bestaande uit 55 lidstaten, is bevoegd om de eenheid en solidariteit onder de Afrikaanse staten te versterken, de ontwikkelingssamenwerking te coördineren, de soevereiniteit en territoriale integriteit van de lidstaten te waarborgen en internationale coöperatie in het kader van de VN te bevorderen.⁸²⁴ Overeenkomstig dit mandaat nam de AU in 2007 tijdens de eerste ministeriële conferentie inzake maritiem transport de *Abuja Declaration on Maritime Transport* aan samen met

⁸¹⁸ De patrouilles werden uitgevoerd door een Zuid-Afrikaans patrouilleschip met een international team van inspecteurs, afkomstig uit elk van de betrokken landen, aan boord. Tijdens de één maand durende operatie, die voornamelijk op visserij- en milieumisdrijven focuste, werden heel wat scheepsinspecties en inbeslagnames doorgevoerd en boetes opgelegd wegens schending van het zeerecht (zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 49; "Southern African Joint Surveillance Patrol Gets Tough on Illegal Fishers", *Stop Illegal Fishing*, 20 augustus 2009).

⁸¹⁹ Na de aanhouding van een schip met meer dan 300 ton illegale tonijn was het bijvoorbeeld niet duidelijk wat met de in beslag genomen lading moest worden aangevangen, waardoor de Tanzaniaanse autoriteiten de vis uiteindelijk aan een weeshuis doneerden. In de toekomst zouden dergelijke aspecten, die zeker niet onbelangrijk zijn, beter geregeld moeten worden voor een vlotter verloop van de operaties. De opbrengst van in beslag genomen goederen kon bovendien efficiënter besteed worden: een gebrek aan financiële middelen zorgde er voorsnog voor dat deze nuttige initiatieven geen consistente voortzetting hebben gekend (zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 49).

⁸²⁰ Zie o.a. "No anti-piracy patrol for SA", *Maritime Security Review*, 3 februari 2016.

⁸²¹ Website: www.au.int.

⁸²² De vredesmissie, die voornamelijk bestaat uit Oegandese, Keniaanse en Burundese troepen, focust helaas voornamelijk op de bestrijding van terroristische groepering Al-Shabaab in het zuiden van het land, ver weg van de piraterijactiviteiten (zie R. NELSON en B. FITCH, "Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement", *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012, 2).

⁸²³ Zie R. NELSON en B. FITCH, "Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement", *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012, 2; P. VRANCKEN, "The role of the African Union in combating piracy", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 53-75.

⁸²⁴ Zie o.a. A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 58.

een bijhorend actieplan.⁸²⁵ In de verklaring werd onder meer gestipuleerd dat lidstaten dienen samen te werken op bilateraal, regionaal en internationaal vlak om illegale activiteiten zoals piraterij en terrorisme te neutraliseren. Artikel 26 benadrukt dit nog eens door te stellen dat het noodzakelijk is dat lidstaten alle mogelijke maatregelen nemen om piraterij, *armed robbery against ships* en andere maritieme misdrijven te bestrijden.⁸²⁶

3.2.6.2 African Maritime Transport Charter en Durban Resolution

Tijdens de tweede ministeriële conferentie inzake maritiem transport in 2009 ging men nog een stap verder en kwam men op de proppen met een geactualiseerd *African Maritime Transport Charter*⁸²⁷, dat in 1994 voor het eerst werd opgesteld en het continentaal beleid en strategisch kader inzake maritiem transport vastlegt.⁸²⁸ Complementair aan het charter werd ook een concreet actieplan⁸²⁹ en de *Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa*⁸³⁰, die extensief focust op piraterijbestrijding, aangenomen en voorzag men in een implementatiebeoordeling en herziening van de *Abuja Declaration on Maritime Transport*.⁸³¹ Tijdens de 14^{de} AU-top in 2010 spraken de Afrikaanse staatsleiders hun steun uit voor het *African Maritime Transport Charter* en het bijhorend actieplan: beide documenten werden ter ratificatie voorgelegd en na goedkeuring door vijftien lidstaten werden ze van kracht.⁸³² De top vormde de bekroning van heel wat werk achter de schermen en kon als een grote doorbraak gezien worden met het oog op efficiënt beheer van het Afrikaans maritiem domein. Een gebrek aan adequate implementatie en zwakke handhavingsmechanismen vormden weliswaar pijnpunten, maar de goedkeuring die door staatsleiders op de top werd uitgedrukt, zorgde voor de nodige democratische legitimiteit van de documenten. Na de bewuste top werden nog verschillende pogingen ondernomen om continentale maritieme strategieën en gerelateerde plannen te ontwikkelen, maar door een gebrek aan steun vanwege de Afrikaanse leiders konden deze op weinig succes rekenen.

Ook de *Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa* werd op de top bevestigd: de resolutie symboliseerde de gezamenlijke inzet om de maritieme veiligheids- en beveiligingsproblematiek op gepaste wijze aan te pakken, alsook de belangen van het Afrikaans marien milieu te behartigen.⁸³³ De *Durban Resolution* spoorde de lidstaten en regionale organisaties aan om actie te ondernemen en internationale organisaties en partnerlanden werden eveneens uitgenodigd om actief deel te nemen: piraterij werd specifiek veroordeeld en er werd ook aandacht besteed aan het nefast fenomeen van dumping van toxisch afval. De Afrikaanse Unie werd geacht om een voortrekkersrol aan te nemen bij deze inspanningen,

⁸²⁵ Zie Abuja Declaration on Maritime Transport in Africa, Afrikaanse Unie, 29 juni 2007; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 58.

⁸²⁶ Zie artikel 26 Abuja Declaration on Maritime Transport in Africa, Afrikaanse Unie, 29 juni 2007.

⁸²⁷ Zie African Maritime Transport Charter, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009.

⁸²⁸ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 44-46.

⁸²⁹ Zie Plan of Action Maritime Transport, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009.

⁸³⁰ Zie Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009.

⁸³¹ Zie o.a. A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 58; M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 43-44.

⁸³² Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 43.

⁸³³ Zie Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009.

maar het minpunt van de *Durban Resolution* was helaas het ogenschijnlijk gebrek aan overleg en consensus, aangezien het document voortvloeide uit een vergadering van ministers inzake maritiem transport en niet was voorgelegd aan andere ministeries voor het op de top beklonken werd.⁸³⁴

Het *African Maritime Transport Charter* behandelt uiteenlopende thema's, waaronder ook de ontwikkeling van de Afrikaanse handelsvloten, hervorming van de havenoperaties, uitbreiding van informatiesystemen en regionale of nationale financiering van de maritieme sector.⁸³⁵ In hoofdstuk 7 van het *African Maritime Transport Charter* omtrent coöperatie, informatie-uitwisseling en onderlinge steun tussen de lidstaten wordt gesteld dat maritieme veiligheid en beveiliging verzekerd moeten worden en dat dit bij voorkeur gebeurt via een structureel samenwerkingsmechanisme en de harmonisatie van nationale wetgeving.⁸³⁶ Voor wat piraterijbestrijding betreft, primeren vooral de bepalingen omtrent juridische hervorming en de provisies inzake maritieme beveiliging, die een significante aansterking voorschrijven van de nationale en regionale capaciteiten om piraterij en *armed robbery against ships* in te dijken. Het charter laat vreemd genoeg wel prominente kwesties als maritieme smokkel en *IUU fishing* links liggen en laat ook na om de erbarmelijke toestand van de haveninfrastructuur rondom het continent aan te pakken.⁸³⁷ De implementatie van het *African Maritime Transport Charter* en de bepalingen inzake bedreiging van de maritieme veiligheid zou gefaciliteerd worden door de ontwikkeling van een geïntegreerde Afrikaanse maritieme strategie, maar daar was men op dat moment nog niet aan toe. Desalniettemin vormde het charter een belangrijke stap en werd de nadruk gelegd op efficiënte coördinatie en implementatie: de Afrikaanse Unie, regionale economische organisaties en lidstaten werden aangespoord om regionale maritieme administraties en opleidingscentra, een continentale coördinatie-eenheid voor alle maritieme initiatieven en een *follow up*-comité, belast met het houden van periodieke evaluatievergaderingen met betrekking tot de implementatie van het charter, op te richten. Dit proces kwam in de praktijk evenwel traag op gang, wat voor grote problemen zorgde: indien de beoogde organen niet gecreëerd werden, kon er slechts weinig van het *African Maritime Transport Charter* verwacht worden.⁸³⁸

De nieuwe organen zouden in het teken staan van de omzetting van het *Maritime Transport Plan of Action*, dat de uitvoering van het *African Maritime Transport Charter* concretiseert aan de hand van een reeks voorgeschreven maatregelen, deadlines en verantwoordelijkheden.⁸³⁹ Een pijnpunt was echter dat er geen methodes of prioriteiten worden aangeduid, waardoor het actieplan niet als draaiboek voor een succesvolle implementatie van het charter gebruikt kon worden, en het document bevatte bovendien geen sancties of beloningen, waardoor de objectieven eerder als verheven aspiraties dan als strikte richtsnoeren overkomen.⁸⁴⁰ Zowel het *African Maritime Transport Charter* als het bijhorend actieplan waren in hetzelfde bedje ziek: ze leken beiden autoriteit te missen en de vage bewoordingen straalden onzekerheid uit omtrent de concrete omzetting van de brede,

⁸³⁴ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 44.

⁸³⁵ Zie African Maritime Transport Charter, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009.

⁸³⁶ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 58; M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 44-46.

⁸³⁷ Dit is enigszins verrassend, aangezien het een opvallende pijnpunt van de Afrikaanse maritieme sector betreft en het *African Maritime Transport Charter* werd opgesteld door de Commissie voor Infrastructuur en Energie (zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 44).

⁸³⁸ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 45.

⁸³⁹ Zie Plan of Action Maritime Transport, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009.

⁸⁴⁰ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 45.

ambitieuze doelstellingen. De ontwikkeling en aanneming van de documenten konden dan wel als positieve signalen gezien worden, maar indien het charter, actieplan en de resolutie in de praktijk dode letter bleven, moest dit sterk gerelativeerd worden. Het reeds aangehaalde gebrek aan overleg en consensus was ook hier één van de oorzaken van het probleem: het charter en actieplan werden immers exclusief ontwikkeld door de Commissie voor Infrastructuur en Energie en enkel goedgekeurd door de ministeriële vergaderingen inzake maritiem transport, waardoor het beperkt draagvlak geen verrassing mocht zijn. De documenten behandelden immers ook heel wat aspecten die binnen andere bevoegdheidsgebieden thuishoorden of zich op het raakvlak daarmee bevonden en andere commissies en ministers, wiens akkoord nodig was om efficiënte implementatie mogelijk te maken, hadden dus ook betrokken moeten worden bij de ontwikkeling ervan.⁸⁴¹

Daarnaast moet ook aandacht besteed worden aan het gebrek aan middelen en personeel bij de AU, die in de documenten weliswaar als de leider van het implementatieproces werd aangeduid.⁸⁴² In de praktijk bleek de organisatie niet in staat te zijn om deze taak op zich te nemen: de beoogde creatie van de continentale maritieme coördinatie-eenheid werd bijvoorbeeld al op een zijspoor geschoven tot er zich een geschikte donor aanmeldt om het initiatief te financieren. Ten slotte moet er nog gewezen worden op een laatste gebrek: de documenten op zich slaagden er niet in om de gemiddelde Afrikaan te overtuigen van het nut van een grondige hervorming van de maritieme sector.⁸⁴³ Er werd nergens een poging gedaan om de meerwaarde van de maritieme handel, de kosten van onveilige en inefficiënte praktijken of het verlies door persistente maritieme bedreigingen aan te tonen, waardoor de vereiste inzet ontbrak. Indien deze inspanningen gekaderd zouden worden binnen een geïntegreerde strategie die leidt tot algemene welvaart, lijkt het aannemelijk dat er meer enthousiasme en toewijding te merken zou zijn op regionaal en nationaal vlak. Er kan moeilijk beweerd worden dat dit prioritair is bij het ontwikkelen van regelgeving en de Commissie voor Infrastructuur en Energie kan dus bezwaarlijk iets verweten worden, maar het blijft niettemin een gemiste kans, aangezien de documenten heel wat adequate doelstellingen en maatregelen naar voor schuiven.

3.2.6.3 Alternatieve pistes

Zoals reeds vermeld, werden nog verschillende pogingen ondernomen om Afrikaanse maritieme strategieën te ontwikkelen, maar deze stootten telkens op een gebrek aan draagvlak. In opdracht van de Afrikaanse Unie ontwierpen onafhankelijke denktanks en onderzoeksinstituten een eenvormige visie, waarin het overkoepelend belang van het maritiem domein in de verf werd gezet en een aantal prioriteiten werden aangeduid, maar dit werd niet omgezet naar een officieel document van de AU, waardoor een waardevolle inspanning opnieuw tevergeefs bleek.⁸⁴⁴ Het ontwerp was echter nog maar afgerond, of er ontbolsterde al een nieuw initiatief met gelijkaardige doeleinden: de problematiek kwam op de radar van de Commissie voor Vrede en Veiligheid van de AU, die in april 2010 een tweedaagse *Experts Workshop on Maritime Security* organiseerde in Addis Abeba.⁸⁴⁵ Het was de bedoeling om een discussie op te wekken omtrent maritieme veiligheid, beveiliging en

⁸⁴¹ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 45.

⁸⁴² Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 45.

⁸⁴³ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 45-46.

⁸⁴⁴ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 46.

⁸⁴⁵ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 46-47.

milieubescherming, die op zijn beurt de nodige bouwstenen zou moeten leveren voor een continentale maritieme beveiligingsstrategie, en er werden lessen getrokken uit de eerdere fiasco's, aangezien deze keer ook vertegenwoordigers van andere AU-commissies bij het initiatief betrokken werden. Men kwam tot het besluit dat regionale en internationale samenwerking cruciaal waren om resultaten te bereiken en men stelde de ontwikkeling van een geïntegreerde maritieme strategie, die structuur en ondersteuning biedt voor de uiteenlopende Afrikaanse initiatieven, voorop.

Stuk voor stuk accurate en nuttige conclusies, maar de workshop bleek uiteindelijk weinig teweeg te brengen. Enkele potentiële oorzaken: de AU-topmannen waren net als de leidinggevende figuren uit de sector en overige stakeholders niet aanwezig, de eerdere ontwerpstrategie werd volledig genegeerd en de economische aspecten van het maritiem domein werden veronachtzaamd.⁸⁴⁶ Het bleef de vraag of de Commissie voor Vrede en Veiligheid zou doorgaan met zijn initiatief, maar zelfs indien het daarin zou slagen, was het uiteraard nog niet zeker van de steun en betrokkenheid van de andere commissies, wat eerder al een struikelblok vormde. Door verschillende hoogdringende vredesoperaties, die veel aandacht en personeel van de Commissie voor Vrede en Veiligheid opslopten, werd slechts één leidinggevend personeelslid aangewezen om zich voltijds met de maritieme beveiligingsproblematiek bezig te houden: bij een volgend conflict of een nieuwe veiligheids crisis op Afrikaanse bodem leek het dus aannemelijk dat de focus op dit onderwerp volledig zou verwateren en dat de beoogde initiatieven niet meer via deze instantie konden worden aangestuurd.⁸⁴⁷

3.2.6.4 2050 AIM Strategy

Gelet op het enorm potentieel van het Afrikaans maritiem domein, bestaande uit een netwerk van cruciale zeeroutes, werd steeds meer ingezien dat er innovatieve beleidsoplossingen en adequate beheerssystemen nodig waren.⁸⁴⁸ Een duurzame langetermijnstrategie, die voortbouwt op de huidige situatie, de juiste prioriteiten aanduidt en gepaste maatregelen voorschrijft, mocht dus niet lang meer uitblijven: het was hoog tijd om nationale en internationale initiatieven te implementeren die gericht waren op het aanpakken van actuele uitdagingen binnen een context van nieuwe globale dynamieken, zoals de wijzigende geografische handelspatronen, rijzende economische grootmachten en ontwikkelingen op vlak van milieu. Reeds in 2008, toen men merkte dat maritieme zaken niet het gewenste belang toegekend kregen in het vierjaarlijks strategisch plan van de Afrikaanse Unie, werd een geïntegreerd denkproces gestart, dat uiteindelijk aanleiding gaf tot de ontwikkeling van de *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy)* en het 'blue economy'-concept.⁸⁴⁹ Na een reeks vergaderingen en conferenties onder Afrikaanse experts en ministers werd de *2050 AIM Strategy* in januari 2014 formeel en unaniem aangenomen tijdens de 22^{ste} AU-top.⁸⁵⁰ Deze algemene maritieme strategie, die voortbouwt op de eerdere nationale en regionale initiatieven in Afrika, heeft

⁸⁴⁶ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 47.

⁸⁴⁷ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 47.

⁸⁴⁸ Zie S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 2; M. AFFA'A-MINDZIE en F. BLYTH, "Insecurity in the Gulf of Guinea: Assessing the Threats, Preparing the Response", *International Peace Institute*, 16 januari 2014, 6 (hierna verkort: M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea").

⁸⁴⁹ Zie o.a. S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 2.

⁸⁵⁰ Zie 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy, Afrikaanse Unie, 31 januari 2014.

de bedoeling om enerzijds in toenemende welvaartcreatie te voorzien door een duurzame maritieme economie op te bouwen en anderzijds maritieme veiligheid en de bescherming van het marien milieu te garanderen.⁸⁵¹ Er werd een concreet actieplan opgesteld en binnen de *AU Commission* werd een specifiek departement voor maritieme zaken en een soort 'raad der wijzen' gecreëerd, bestaande uit een aantal prominente Afrikaanse leiders die via doorgedreven lobbywerk de nodige middelen en politieke wil bijeen moesten krijgen voor de implementatie van de strategie.⁸⁵²

Het '*blue economy*'-concept werd door zowel de Afrikaanse Unie als de *African Development Bank (AfDB)*⁸⁵³ naar voor geschoven als de nieuwe krachtlijn voor een Afrikaanse heropleving: de overkoepelende visie van de *2050 AIM Strategy* is om welvaartscreatie vanuit de Afrikaanse oceanen, zeeën en waterwegen te stimuleren door op duurzame, veilige en milieuvriendelijke wijze een bloeiende maritieme economie ('*blue economy*') te ontwikkelen.⁸⁵⁴ Op die manier wou men een bijdrage leveren aan de socio-economische ontwikkeling, stabiliteit, coördinatie en samenwerking op het Afrikaans continent. De *2050 AIM Strategy* streeft een doorgedreven begrip van de huidige en potentiële uitdagingen na, alsook een doordachte allocatie van middelen aan geïdentificeerde prioriteiten gedurende vooraf bepaalde termijnen. Men hoopt met de strategie een coherent businessplan naar voor te schuiven, dat beoogde mijlpalen inzake capaciteitsuitbouw aanduidt en bepalingen omtrent implementatievereisten en technische of financiële ondersteuning bevat. Er worden verschillende strategische objectieven aangehaald, waaronder de oprichting van een *Combined Exclusive Maritime Zone of Africa*, het verhogen van de politieke wil en de betrokkenheid van de maritieme stakeholders en de minimalisering van milieuschade, en enkele daarvan zijn zeer relevant voor de piraterijbestrijding rond het Afrikaans continent: beter beheer van de maritieme kustzones, garanderen van maritieme veiligheid, preventie van criminele activiteiten op zee, coördinatie en harmonisatie van de vervolging van dergelijke misdrijven en ratificatie en implementatie van de relevante internationaalrechtelijke instrumenten.⁸⁵⁵

De *2050 AIM Strategy* lijkt de belangrijkste prioriteiten te vatten en tracht daarnaast ook de voornaamste bedreigingen voor het Afrikaans maritiem domein te identificeren: het breed begrip transnationale georganiseerde misdaad, dat onder meer piraterij en *armed robbery against ships*, drugs-, wapen- en mensensmokkel, maritiem terrorisme en oliediefstal omvat, en *IUU fishing*, dat samen met milieumisdrijven als aparte categorie werd vermeld, bleken de belangrijkste plaats in te nemen, maar er werden ook andere opmerkelijke kwetsbaarheden aangehaald, zoals de ontoereikende strategische communicatiesystemen en wetgevende kaders.⁸⁵⁶ Specifiek voor de Oost-Afrikaanse regio kan over het algemeen gewezen worden op onvoldoende *maritime domain awareness* en onbetrouwbare maritieme capaciteiten, veruitwendigd door zwakke marine, kustwacht en overige maritieme instanties. Daarenboven vormt het gebrek aan één overkoepelend

⁸⁵¹ Zie M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6; J. STOCKBRUEGGER, "Reclaiming the Maritime? The AU's New Maritime Strategy", *Piracy Studies*, 2 februari 2014.

⁸⁵² Zie M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6.

⁸⁵³ Website: www.afdb.org.

⁸⁵⁴ Zie S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 2.

⁸⁵⁵ Zie S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 3-4.

⁸⁵⁶ Zie S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 4.

orgaan, dat alles inzake maritieme veiligheid en beveiliging behartigt en coördineert, een opvallende lacune: te veel verschillende actoren houden zich op onsamenvangende wijze bezig met deze problematiek en een pragmatische oplossing dringt zich dus op.

3.2.6.5 Lomé Charter

In oktober 2016 kwamen de staats- en regeringshoofden van de AU-lidstaten samen in Lomé om met medewerking van experts en leidinggevende figuren uit de private sector een actieplan met betrekking tot maritieme beveiliging in Afrika uit te tekenen.⁸⁵⁷ De ambitie van de conferentie was om de maritieme ruimte om te vormen tot de drijvende kracht achter duurzame economische en sociale ontwikkeling. Men zou voortbouwen op de resultaten van de eerdere samenkomsten om een continentale strategie ter beveiliging van de zeeën en oceanen te ontwikkelen, die vrede, veiligheid en stabiliteit garandeert. De sterk geanticipeerde top kende groot succes: na afloop namen meer dan dertig Afrikaanse staten een bindend charter aan omtrent maritieme veiligheid en beveiliging, dat gecoördineerde acties ter bestrijding van piraterij en maritieme smokkelactiviteiten vooropstelde en geïncorporeerd zou worden in de eerder ontwikkelde *2050 AIM Strategy*.⁸⁵⁸ De top en het resulterend akkoord werden als een diplomatieke overwinning voor Togo gezien, dat het initiatief nam en zich de voorbije twee jaar had ingezet om een dergelijk resultaat te bereiken. Er werd eindelijk afgestapt van de *soft law*-aanpak om een bindend instrument te creëren, dat het verband tussen maritieme beveiliging en economische en sociale ontwikkeling duidelijk benadrukt.⁸⁵⁹

Kenneren beschreven het *Lomé Charter* als een baanbrekend maritiem document dat het potentieel bezit om de beveiliging van de Afrikaanse wateren naar een hoger niveau te tillen en duurzame ‘*blue economies*’ te ontwikkelen.⁸⁶⁰ Het aantal staten die het charter ondertekenden was veelzeggend, gelet op de relatieve onverschilligheid ten aanzien van gelijkaardige instrumenten zoals het *African Maritime Transport Charter* in het verleden. Het voorbereidingsproces was niet gemakkelijk en verschillende staatsdelegaties maakten voorbehoud tegen artikelen die onvoldoende duidelijk waren of als onwenselijke inmenging werden beschouwd, maar men slaagde er telkens in om een compromis te vinden: bezwaren tegen verregaande informatie-uitwisseling werden bijvoorbeeld opgelost door een clausule die stelt dat staten geen inlichtingen hoeven te delen indien dit tegen nationale belangen in zou gaan. Soeveriniteitkwetsies bij nauwe samenwerking met buurlanden werden voorlopig ook ontweken en andere ingrijpende bepalingen, zoals de creatie van een *Maritime Safety and Security Fund*, zouden later nog uitgewerkt worden. Verdere ontwikkeling en verduidelijking bleef dus wel noodzakelijk, maar de totstandkoming en veelvuldige ondertekening van het *Lomé Charter* kon als een grootse prestatie gezien worden, gelet op de vele belangen en gevoeligheden die op dat vlak spelen. Het charter tracht het Afrikaans continent de middelen te verschaffen om via doorgedreven samenwerking een gemeenschappelijke doorbraak te realiseren met het oog op de maritieme beveiligingsuitdagingen: één van de grootste kwaliteiten van het

⁸⁵⁷ Zie “Africa says yes to the Lomé Charter”, Afrikaanse Unie, 15 oktober 2016.

⁸⁵⁸ Zie African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter), Afrikaanse Unie, 15 oktober 2016.

⁸⁵⁹ Zie E. EGEDE, “Africa’s Lomé Charter on maritime security: What are the next steps?”, *Piracy Studies*, 16 juli 2017.

⁸⁶⁰ Zie E. EGEDE, “Africa’s Lomé Charter on maritime security: What are the next steps?”, *Piracy Studies*, 16 juli 2017; “Fulfilling the promise of the Lomé maritime summit”, Institute for Security Studies, 21 oktober 2016.

document is de erkenning dat geen enkel Afrikaans land op zichzelf in staat is om de maritieme bedreigingen te bekampen.

Los van het terecht optimisme, blijft de bereidwilligheid van de staten om het charter snel te ratificeren en implementeren echter cruciaal: enkele belangrijke staten, waaronder Zuid-Afrika, Mauritius en Egypte, ondertekenden het charter nog niet en nagenoeg alle landen moesten nog overgaan tot ratificatie van het instrument.⁸⁶¹ Het is van vitaal belang dat men dringend de voordelen ervan inzien en zich engageert, aangezien structurele maritieme beveiliging en duurzame ontwikkeling voor het volledige continent anders een onhaalbare ambitie is. Daarnaast kunnen nog enkele andere zwaktes van het *Lomé Charter* geïdentificeerd worden: zo werden sommige kwesties, zoals illegale migratie op zee en Afrikaanse betrokkenheid in het maritiem transport van import- en exportgoederen en het beheer van havenfaciliteiten, grotendeels genegeerd, terwijl dit allerm minst irrelevant is.

3.2.7 Overige acties

Vanaf de Somalische piraterij internationale aandacht begon te verwerven, werden heel wat Afrikaanse processen op gang getrapt die zich op deze prominente maritieme problematiek richtten. Dit vertaalde zich eerst en vooral in een indrukwekkende reeks aan nieuwe fora om de uitdagingen te bespreken: via conferenties probeerde men het probleem onder de aandacht te brengen en zocht men naar gezamenlijke oplossingen.⁸⁶² Dergelijke bijeenkomsten vormen belangrijke gelegenheden om de onderlinge coördinatie op punt te zetten en implementatie van maritieme beveiligingsstrategieën te plannen. Naast vergadermomenten moet ook gewezen worden op het belang van opleidings- en trainingsfaciliteiten, zoals het Keniaans *Maritime Centre of Excellence* en de mogelijkheden die gecreëerd werden binnen het kader van de *Djibouti Code of Conduct* en *EUCAP NESTOR*.⁸⁶³ In dergelijke trainingscentra wordt niet enkel een nieuwe generatie maritieme beveiligingsambtenaren opgeleid, maar worden tevens nuttige transnationale banden gelegd die belangrijk kunnen zijn met het oog op regionale coördinatie en samenwerking. Ook de verschillende informatie-uitwisselingsplatformen, die data inzake scheepsbewegingen analyseren en soms ook over surveillancesystemen beschikken, vervullen een belangrijke rol. Dergelijke faciliteiten komen voor in het informatie-uitwisselingsnetwerk van de *Djibouti Code of Conduct* en het *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*, maar zijn ook aanwezig in de maritieme veiligheidsplannen van

⁸⁶¹ Zie "AU Factsheet: Status Lomé Charter", <https://au.int/sites/default/files/treaties/33128-sl-african-charter-on-maritime-security-and-safety-and-development-in-africa-lome-charter.pdf> (geraadpleegd op 25 mei 2018); "Fulfilling the promise of the Lomé maritime summit", Institute for Security Studies, 21 oktober 2016.

⁸⁶² Enkele voorbeelden zijn het *Sea Power for Africa Symposium (SPAS)*, de *East Africa and Southwest Indian Ocean (EASWIO) Maritime Security Conference* en het *Indian Ocean Naval Symposium (IONS)*. In juli 2012 werd ook een tweedaagse bijeenkomst getiteld 'A Regional Response to Maritime Piracy: Enhancing public-private partnerships and strengthening global engagement' gehouden in Dubai: er werd opgeroepen tot meer financiële hulp en beveiligingssteun voor Somalië om de dreigingen van piraterij en terrorisme adequaat te kunnen aanpakken (zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 2-3; C. BUEGER, "Learning from piracy: Future challenges of maritime security governance", *Global Affairs* 2015, 11-13).

⁸⁶³ Zie C. BUEGER, "Learning from piracy: Future challenges of maritime security governance", *Global Affairs* 2015, 12.

verschillende regionale organisaties, zoals de *IGAD*, *SADC* en *AU*.⁸⁶⁴ Daarnaast kunnen ook de regionale initiatieven ter implementatie van het relevant internationaal recht (*Internationaal Zeerechtverdrag*, *SUA Convention*, *SOLAS Convention*, *ISPS Code*, ...) zeer nuttig en blijken de pogingen om in gezamenlijke aankoop en pooling van materiaal en uitrusting voor kustwacht en marine te voorzien veelbelovend.⁸⁶⁵

Er dient eveneens aandacht besteed te worden aan de engagementen van de Arabische Liga, die na de kaping van een Egyptisch schip en een Saoedi-Arabische olietanker opriep tot het organiseren van een dringende top voor de landen van de Rode Zee.⁸⁶⁶ Oplossingen voor de piraterijproblematiek leken meer dan ooit noodzakelijk: uiteenlopende bestrijdingsmaatregelen werden bedacht, eventuele samenwerking met de internationale *task forces* werd afgewogen en er werd uitgekeken naar veiligere scheepsroutes. Verder kan nog gewezen worden op algemene maritieme samenwerkingsverbanden tussen Oost-Afrikaanse staten, waaronder een trilaterale overeenkomst van 2012 tussen Zuid-Afrika, Mozambique en Tanzania waarin de landen onder meer onderlinge afspraken maakten omtrent patrouilleren, doorzoeken en arresteren van schepen en *hot pursuit*.⁸⁶⁷

3.3 Internationale initiatieven

3.3.1 Situering

Toen de piraterij rond de Hoorn van Afrika problematisch bleef escaleren, werd het voor de internationale gemeenschap duidelijk dat er iets moest worden ondernomen. Verschillende internationale organisaties en derde landen engageerden zich en via diverse maatregelen werd voorzien in de aanwezigheid van oorlogsschepen, die de veiligheid langs de druk bevaren scheepsroutes rond de Hoorn van Afrika moesten waarborgen.⁸⁶⁸ Daarnaast werden ook andere initiatieven in het leven geroepen om een duurzame oplossing te realiseren en de regionale staten werden op uiteenlopende vlakken ondersteund. De acties bereikten initieel niet het gewenste effect, maar nadat men de *rules of engagement (ROE)* van de marinevloten midden 2009 op punt zette, werden samen met de doorgedreven implementatie van de *Best Management Practices* en de inzet van gewapend beveiligingspersoneel op schepen zeer positieve resultaten geboekt.⁸⁶⁹ Naarmate men robuuster ging optreden tegen de aanwezige piraterij en men steeds meer afstapte van het onwenselijke '*catch and release*'-fenomeen, slaagde men erin om de piraterijgolf een halt toe te roepen.⁸⁷⁰ De zones waar de oorlogsschepen voornamelijk opereerden, kenden een forse daling van de piraterijcijfers en de Somalische piraterij blijkt nu zo goed als verdwenen te zijn, maar men moest uiterst waakzaam blijven om een nieuwe opmars te verhinderen.

⁸⁶⁴ Zie C. BUEGER, "Learning from piracy: Future challenges of maritime security governance", *Global Affairs* 2015, 12.

⁸⁶⁵ Zie C. BUEGER, "Learning from piracy: Future challenges of maritime security governance", *Global Affairs* 2015, 12.

⁸⁶⁶ Zie "Red Sea nations condemn pirates, vow action", CNN, 20 november 2008.

⁸⁶⁷ Zie "SA, Mozambique, Tanzania sign agreement on maritime security", SABC News, 8 februari 2012.

⁸⁶⁸ Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 17.

⁸⁶⁹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 14; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 103-104; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 170; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 121; "What Happened to Somalia's Pirates?", *The Economist*, 19 mei 2013.

⁸⁷⁰ Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 29.

De verschillende maritieme *task forces* die in de regio actief zijn, genieten zeer krachtdadige bevoegdheden: men kan schepen door middel van gebruik van geweld laten stoppen, interveniëren bij een kaping en verdachte personen arresteren. Recent werden nog belangrijke stappen ondernomen om de bevoegdheden uit te breiden op vlak van het stoppen en aan boord gaan van schepen, luchtsurveillance en bestrijdingsacties aan land. Duidelijkheid omtrent de *ROE*, die vastleggen hoe en wanneer er geweld kan worden gebruikt en welke specifieke parameters daarvoor gelden, is cruciaal.⁸⁷¹ Bij multinationale operaties zoals de piraterijbestrijdingsmissies rond Somalië is adequate coördinatie dan ook van groot belang: gemeenschappelijke standaarden inzake *ROE* zijn een heuse uitdaging, gelet op de inherente verschillen tussen nationale visies en beleidslijnen op vlak van geweldgebruik.⁸⁷² Het is immers mogelijk dat participerende staten een verschillend rechtsregime toepassen, waardoor andere *ROE* gelden en uniformiteitsgebreken met betrekking tot de rechten en plichten optreden: indien een bepaalde staat een situatie als een gewapend conflict kwalificeert, maar een andere staat net niet, gelden uiteraard verschillende regels inzake het gebruik van geweld.⁸⁷³

Ondanks algemene overeenstemming omtrent het toepasselijk juridisch kader onder de leden van een multinationale alliantie, wat aanwezig lijkt te zijn binnen de context van de piraterijbestrijdingsoperaties voor de kust van Somalië, kunnen ook andere elementen de vereiste coördinatie met betrekking tot de *ROE* in de war sturen.⁸⁷⁴ Zo interpreteren of hanteren staten de geldende *ROE* vaak verschillend binnen het algemeen aanvaard rechtshandavingskader en het raamwerk van het Internationaal Zeerechtverdrag: sommigen houden er een soepele, permissieve visie op na, die ervan uitgaat dat acties toegelaten zijn indien ze niet expliciet verboden zijn door de *ROE*, terwijl anderen een strikte, restrictieve houding aannemen, die stelt dat handelingen enkel geoorloofd zijn mits er een uitdrukkelijke toelating in de *ROE* vermeld staat. Het vergt weinig uitleg dat zelfs zeer minieme verschillen ingrijpende gevolgen kunnen hebben: sommigen menen dat een dergelijke multinationale operatie slaagt of mislukt naargelang het niveau van de *ROE* en de implementatie daarvan, dus het is zeer belangrijk om daar voldoende aandacht aan te besteden.⁸⁷⁵

⁸⁷¹ Zie L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116-117.

⁸⁷² Zie L. R. BLANK, "Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Counter-Piracy Operations", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2014, 407-409; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 117.

⁸⁷³ Een illustratie: de Verenigde Staten verklaarden betrokken te zijn in een gewapend conflict in Afghanistan, terwijl coalitiepartner Duitsland tot voor kort eerder terughoudend was om zijn participatie onder de koepel van de *International Security Assistance Force (ISAF)* als dusdanig te bestempelen. Het spreekt voor zich dat dit aanleiding geeft tot verschillende *ROE*, wat allerminst wenselijk is (zie T. NOETZEL, "Germany's Small War in Afghanistan: Military Learning amid Politico-Strategic Inertia", *Contemporary Security Policy* 2010, 487; L. R. BLANK, "Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Counter-Piracy Operations", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2014, 407; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 117).

⁸⁷⁴ Zie L. R. BLANK, "Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Counter-Piracy Operations", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2014, 407-408; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 117-118.

⁸⁷⁵ Zie E. S. MILLER, "Interoperability of Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Maritime Operations", *Center for Naval Analyses*, oktober 1995, 4; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 118.

3.3.2 Combined Maritime Forces

3.3.2.1 Algemeen

Eén van de eerste tekenen van internationale inmenging in de Somalische piraterijproblematiek betrof de inzet van de eenheden van de *Combined Maritime Forces (CMF)*⁸⁷⁶, een multinationale maritieme alliantie met basis in Bahrein die onder leiding van de Verenigde Staten veiligheid en stabiliteit tracht te realiseren in bepaalde delen van de volle zee, waaronder enkele van 's werelds meest vitale scheepsroutes.⁸⁷⁷ De *Combined Maritime Forces* focussen voornamelijk op terrorismebestrijding, piraterijpreventie, het aanmoedigen van regionale samenwerking en het promoten van een veilige maritieme omgeving. De alliantie telt 31 staten en wordt aangevoerd door een Amerikaanse vice-admiraal, die wordt bijgestaan door een Britse plaatsvervangend commandant en ondersteund wordt door een staf met personeel van de lidstaten.⁸⁷⁸ Deelname aan de acties is steeds vrijwillig: geen van de lidstaten kan verplicht worden om een operatie uit te voeren die het niet wenst te doen en de bijdrage van elke lidstaat qua eenheden en middelen is afhankelijk van de beschikbaarheid ervan.⁸⁷⁹ De 31 lidstaten die de *CMF* uitmaken, zijn dus geenszins gebonden door een politiek of militair mandaat en de organisatie is zeer flexibel. De inbreng van elke staat kan gaan van het ter beschikking stellen van een verbindingsofficier op het hoofdkwartier in Bahrein tot het aanleveren van oorlogs- of ondersteuningsschepen voor één van de *task forces*. De alliantie bestaat uit drie gespecialiseerde *task forces*, die elk een specifieke taak toebedeeld kregen en waarvan er twee relevant zijn voor de piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika: *Combined Task Force 150* en *Combined Task Force 151*.

3.3.2.2 CTF-150

Combined Task Force 150 (CTF-150) werd in 2002 opgericht en is voornamelijk gespecialiseerd in het bekampen van terrorisme.⁸⁸⁰ De eenheid maakte vroeger deel uit van de Amerikaanse marine, maar werd na 11 september 2001 omgevormd tot een multinationale patrouille-eenheid die maritieme beveiligingsoperaties uitvoert binnen het kader van *Operation Enduring Freedom – Horn of Africa (OEF-HOA)*, een militaire operatie die door de Verenigde Staten in het leven werd geroepen om terrorisme in de Hoorn van Afrika te bestrijden. De missie van *CTF-150* bestond erin om via maritieme beveiliging terroristische activiteiten en gerelateerde illegale handelingen te fnuiken: terreurorganisaties werden de risicovrije mogelijkheid op het voorbereiden van operaties, het

⁸⁷⁶ Website: www.combinedmaritimeforces.com.

⁸⁷⁷ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 24; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; "Factsheet CMF: About CMF", <https://combinedmaritimeforces.com/about/> (geraadpleegd op 12 juli 2017).

⁸⁷⁸ De 31 lidstaten van de *Combined Maritime Forces* zijn Australië, Bahrein, België, Canada, Denemarken, Duitsland, de Filippijnen, Frankrijk, Griekenland, Irak, Italië, Japan, Jordanië, Koeweit, Maleisië, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Pakistan, Portugal, Saudi-Arabië, de Seychellen, Singapore, Spanje, Thailand, Turkije, de Verenigde Arabische Emiraten, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Yemen en Zuid-Korea (zie "Factsheet CMF: About CMF", <https://combinedmaritimeforces.com/about/> (geraadpleegd op 12 juli 2017)).

⁸⁷⁹ Zie "Factsheet CMF: About CMF", <https://combinedmaritimeforces.com/about/> (geraadpleegd op 12 juli 2017).

⁸⁸⁰ Zie "Factsheet CMF: CTF 150", <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/> (geraadpleegd op 12 juli 2017).

verplaatsen van manschappen, het smokkelen van wapens of het invoeren van drugs ontzegd. De eenheid is deze rol ondertussen wel deels ontgroeid en evolueerde richting een *task force* die gemeenschappelijke bedreigingen jegens de lidstaten en hun belangen moet neutraliseren: vanaf 2006 nam *CTF-150* steeds meer verantwoordelijkheid op in het kader van piraterijbestrijding en in 2008 stelde het de *Maritime Security Patrol Area (MSPA)* in, een rechthoekige patrouillezone in de Golf van Aden die de *Internationally Recommended Transit Corridor* omvat.⁸⁸¹

Het bevel over de eenheid roteert en wordt telkens voor een periode van vier tot zes maanden waargenomen door één van de deelnemende staten.⁸⁸² Maritieme beveiligingsoperaties worden in overeenstemming met de relevante verdragen uitgevoerd en beogen dat de commerciële scheepvaart zonder zorgen kan navigeren. De schepen van *CTF-150* kunnen daarnaast ook ingezet worden om zeevarenden in nood bij te staan of humanitaire acties te ondersteunen. Het operatiegebied van *CTF-150* beslaat de Rode Zee, de Golf van Aden, de Golf van Oman en een groot deel van de Indische Oceaan, die samen een cruciale verkeersader voor de wereldhandel omvatten: de belangrijkste scheepvaartroutes van het Verre Oosten naar de Verenigde Staten en Europa, die afklokken op meer dan 23.000 scheepsbewegingen per jaar, lopen door dit gebied, dat tevens enkele 'choke points' bevat waar schepen door de beperkte manoeuvreerbaarheid zeer kwetsbaar zijn. De initiële zwakte van het initiatief was echter dat de buitenlandse schepen gedwongen waren om de achtervolging op piraten af te breken wanneer deze de Somalische territoriale zee bereikten: op die manier bleek doeltreffende piraterijbestrijding zeer moeilijk en een oplossing hiervoor moest worden gezocht.

3.3.2.3 CTF-151

Combined Task Force 151 (CTF-151) werd begin 2009, toen de situatie escaleerde, opgericht met een specifiek piraterijbestrijdingsmandaat en bleek tot nu toe één van de cruciale spelers bij het bekampen van deze problematiek.⁸⁸³ Na verloop van tijd merkte men immers dat het mandaat van de bestaande *CTF-150*, die meer gericht was op contraterrorisme en bijgevolg minder affiniteit vertoonde met de rechtshandavingsaspecten van piraterijbestrijding, niet toeliet om het probleem afdoende te bedwingen.⁸⁸⁴ De missie van de *task force* bestaat erin om piraterij en *armed robbery* op zee te verijdelen en de regionale partners te steunen bij het uitbouwen van de nodige capaciteiten, zodat de vrijheid van scheepvaart gewaarborgd wordt en de maritieme handel geen hinder ondervindt.⁸⁸⁵ Dit alles gebeurt in samenwerking met de andere internationale allianties en nationale vloten die aanwezig zijn in de regio: er wordt vaak overleg gepleegd om de acties op elkaar af te

⁸⁸¹ Zie "Coalition warships set up Maritime Security Patrol area in the Gulf of Aden", ICC, 26 augustus 2008.

⁸⁸² Zie "Factsheet CMF: CTF 150", <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/> (geraadpleegd op 12 juli 2017).

⁸⁸³ Zie J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 17; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MARLEY, *Modern Piracy: A reference handbook*, Oxford, ABC-CLIO, 2011, 94-100; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 89-94; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 3; "Factsheet CMF: CTF 151", <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (geraadpleegd op 12 juli 2017).

⁸⁸⁴ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; "Factsheet CMF: CTF 151", <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (geraadpleegd op 12 juli 2017).

⁸⁸⁵ Zie L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; "Factsheet CMF: CTF 151", <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (geraadpleegd op 12 juli 2017).

stemmen en men probeert elkaar in steeds verregaandere mate te ondersteunen.⁸⁸⁶ Samen met deze partners helpt de eenheid de *Internationally Recommended Transit Corridor* te patrouilleren en men promoot de *Best Management Practices*, die door de sector werden ontwikkeld.⁸⁸⁷ Net als bij *CTF-150* wordt het bevel over de eenheid doorgeschoven tussen de deelnemende staten via een rotatiesysteem, die om de drie tot zes maanden in een wissel voorziet. De omvang en samenstelling van *CTF-151* wijzigt ook voortdurend, aangezien dat afhankelijk is van de schepen, luchtvaartuigen en het personeel die de deelnemende staten op dat moment ter beschikking kunnen stellen. Los van acute dreigingen worden er in het kader van *CTF-151* ook regelmatig piraterijbestrijdingsoefeningen gehouden, waarbij de paraatheid van de oorlogsschepen wordt getest en waardevolle praktijkervaring wordt opgedaan.⁸⁸⁸ Naast een opwaardering van de maritieme beveiliging wordt zo ook de coördinatie en samenwerking tussen de deelnemende staten en hun marine naar een hoger niveau getild.

3.3.3 Verenigde Naties

3.3.3.1 Algemeen

Naar aanleiding van een brief van de Somalische *Transitional Federal Government* naar de Verenigde Naties (VN)⁸⁸⁹, waarin steun werd gevraagd bij het bestrijden van de Somalische piraterij, ging de Veiligheidsraad midden 2008 over tot het aannemen van **Resolutie 1816**.⁸⁹⁰ Het betrof de eerste keer dat de VN-Veiligheidsraad op basis van hoofdstuk VII van het VN-Handvest optrad tegen piraterij: er werd bepaald dat alle staten voor een periode van zes maanden de toelating kregen om de Somalische territoriale zee te betreden ter bestrijding van piraterij en *armed robbery against ships*, op een manier die overeenstemt met de acties die toegestaan zijn op de volle zee volgens het heersend internationaal recht (*'in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law'*).⁸⁹¹ Zo konden geëngageerde landen ook de nodige maatregelen (*'all necessary means'*) nemen in de Somalische territoriale zee en bleven de

⁸⁸⁶ Vooral de samenwerking met de Chinese marine, die veel belang hecht aan veilig verkeer op zee en een niet te verwaarlozen rol speelt binnen de internationale piraterijbestrijding, blijkt cruciaal: de Chinese *Escort Task Group (ETG 999)*, die in december 2008 voor het eerst werd ingezet, komt regelmatig samen met de andere *task forces* om de relaties te onderhouden en hun gemeenschappelijk doel op efficiënte wijze na te streven (zie "EU – Chinese Counter Piracy Relations", Maritime Security Review, 26 november 2013; "CTF-151 and Chinese Counter Piracy Force have friendly meeting at sea", Maritime Security Review, 27 november 2013).

⁸⁸⁷ Zie "Factsheet CMF: CTF 151", <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (geraadpleegd op 12 juli 2017).

⁸⁸⁸ Zie "Counter-piracy exercise", Maritime Security Review, 15 januari 2014; "Counter piracy cooperation with Korea", Maritime Security Review, 16 januari 2014; "Counter-piracy exercise with Korean navy ship", Maritime Security Review, 12 februari 2014.

⁸⁸⁹ Website: www.un.org.

⁸⁹⁰ Zie Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008).

⁸⁹¹ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 369-370 en 854; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91-93; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 20-21; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 70 en 73; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 110-111; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 45-46; *supra* II.1.3.1.2.

specifieke bevoegdheden niet meer beperkt tot feiten gepleegd op volle zee.⁸⁹² Deze ingrijpende uitbreiding van het piraterijregime naar de territoriale zee van een staat kende weliswaar restricties: de regeling was enkel van toepassing op landen die vooraf de toestemming van de Somalische regering hadden verkregen en deze vervolgens aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties hadden gerapporteerd.⁸⁹³ Resolutie 1816 werd onder meer gesteund door Frankrijk, de Verenigde Staten en Panama. Frankrijk wou de maatregelen initieel ook uitbreiden naar andere regio's waar een piraterijproblematiek heerst, zoals West-Afrika, maar dit werd tegengehouden door Vietnam, Libië en voornamelijk China, die dergelijke inbreuk op de territoriale soevereiniteit wilden beperken tot Somalië.⁸⁹⁴ Gelet op zijn ervaring bij het bestrijden van piraterij in en rond de Straat van Malakka, hield ook Indonesië sterk vast aan zijn soevereiniteit en drong het erop aan dat gestipuleerd werd dat deze maatregelen niet als basis konden dienen voor een nieuwe regel van internationaal gewoonterecht, wat in de navolgende resoluties ook nog eens duidelijk werd bevestigd.⁸⁹⁵

Via een reeks resoluties van de Veiligheidsraad⁸⁹⁶, die de lidstaten oproepen om actief deel te nemen aan de piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika en op hun beurt de basis vormden voor

⁸⁹² Er was nog even verwarring over de exacte breedte van de zone: voor het uiteenvallen van de Somalische regering claimde het land immers een territoriale zee van 200 zeemijl. In 1989 ratificeerde het weliswaar het Internationaal Zeerechtverdrag, waarin de breedte van de territoriale zee werd beperkt tot maximaal 12 zeemijl vanaf de basislijn, maar dergelijke limitatie werd nooit eenduidig geïmplementeerd in de Somalische wetgeving. In de praktijk wordt echter gehandeld alsof de Somalische territoriale zee zich uitstrekt tot 12 zeemijl vanaf de basislijn en velen nemen aan dat de ratificatie van het Internationaal Zeerechtverdrag er automatisch voor zorgde dat het nationaal recht daaraan werd aangepast, aangezien het verdrag en het heersend internationaal recht in geen geval een claim op een bredere territoriale zee toelaat (*supra* III.2.2.4.2).

⁸⁹³ Een vervelend probleem van deze regeling was dat niet elk lid van de Veiligheidsraad de *Transitional Federal Government* erkende, gelet op het beperkt gebied waarover men effectieve controle uitoefende. De vereiste toestemming vanwege de Somalische regering was voor bepaalde landen dus problematisch en de bevoegdheid om piraterijmissies in de Somalische territoriale zee te voeren werd door deze staten bijgevolg afgeleid uit het door de Veiligheidsraad ingeroepen hoofdstuk VII van het VN-Handvest.

⁸⁹⁴ Zie "China calls for more international cooperation in combating Somali piracy", *Maritime Security Review*, 26 november 2012.

⁸⁹⁵ Zie o.a. Resolutie 1846 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 december 2008), *UN Doc. S/RES/1846* (2008); Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012); Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013); M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 46-47; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 864; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 94; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 20-21; J. KRASKA, "Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea", *Comparative Strategy* 2009, 207; D. GUILFOYLE, "Piracy off Somalia: a sketch of the legal framework", *EJIL: Talk!*, 20 april 2009.

⁸⁹⁶ Zie Resolutie 1814 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (15 mei 2008), *UN Doc. S/RES/1814* (2008); Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); Resolutie 1838 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (7 oktober 2008), *UN Doc. S/RES/1838* (2008); Resolutie 1844 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (20 november 2008), *UN Doc. S/RES/1844* (2008); Resolutie 1846 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 december 2008), *UN Doc. S/RES/1846* (2008); Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); Resolutie 1897 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 november 2009), *UN Doc. S/RES/1897* (2009); Resolutie 1918 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (27 april 2010), *UN Doc. S/RES/1918* (2010); Resolutie 1950 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 november 2010), *UN Doc. S/RES/1950* (2010); Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2010); Resolutie 2015 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (24 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2015* (2011); Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011); Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012); Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18

besluitvorming en operaties van de EU en de NAVO, werd een samenhangend beleid gecreëerd en voorzagen in patrouillerende oorlogsschepen van derde landen.⁸⁹⁷ Na enkele eerdere resoluties kwam de Veiligheidsraad in november 2008 op de proppen met **Resolutie 1844**, die voornamelijk bedoeld was om het vredesproces in Somalië te faciliteren maar het land ook op het matje riep voor het falen van het tegenhouden van de wijdverspreide piraterijgolf.⁸⁹⁸ Staten met de nodige maritieme slagkracht werden voornamelijk door de VS opgeroepen om hun schepen in de regio in te zetten en de piraterij te neutraliseren. Initiatieven van de NAVO, de EU en andere landen werden aangemoedigd en op dat moment bleek vooral het verzekeren van een veilige doorvaart voor de schepen van het Wereldvoedselprogramma, dat voedsel leverde aan het geplaagde Somalië, een belangrijk motief te zijn voor deze krachtdadige maatregelen.⁸⁹⁹

In december 2008 werd nog een verregaandere resolutie aangenomen: **Resolutie 1851** van de VN-Veiligheidsraad erkende nogmaals de ontoereikende capaciteiten van de Somalische overgangsregering en riep op tot internationale samenwerking in de strijd tegen de Somalische piraterij.⁹⁰⁰ De Europese missie *EUNAVFOR – Operatie Atalanta* werd verwelkomd, het initiatief tot de oprichting van de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* werd aangereikt en men drong aan op een krachtdadige strafrechtelijk aanpak door de lidstaten. *Shiprider agreements*, waarin overeengekomen wordt dat rechtshandhavingsambtenaren van de ene staat onder bepaalde voorwaarden aanwezig kunnen zijn op schepen van de andere partij, werden ook aangemoedigd om het onderzoek en de vervolging te faciliteren en konden eveneens nuttig blijken voor wat de toegang tot de territoriale zee van de betrokken staten betrof. Veruit de belangrijkste implicatie van Resolutie 1851 zat hem echter in paragraaf zes, die stelde dat de actoren die overeenkomstig de eerder vermelde voorwaarden participeerden in de strijd tegen de Somalische piraterij voortaan ook alle noodzakelijke en gepaste maatregelen konden nemen in Somalië (*'all necessary measures that are appropriate in Somalia for the purpose of suppressing acts of piracy and armed robbery at sea'*).⁹⁰¹

november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013); Resolutie 2184 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (12 november 2014), *UN Doc. S/RES/2184* (2014); Resolutie 2246 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (10 november 2015), *UN Doc. S/RES/2246* (2015); Resolutie 2316 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (9 november 2016), *UN Doc. S/RES/2316* (2016); Resolutie 2383 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (7 november 2017), *UN Doc. S/RES/2383* (2017).

⁸⁹⁷ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009; D. GUILFOYLE, "Piracy Off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", *International and Comparative Law Quarterly* 2008, 690-699; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; P. MALLIA, "The fight against piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia: international cooperation illustrated" in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *Serving the rule of international maritime law: essays in honour of professor David Joseph Attard*, New York, Routledge, 2010, 216-232; D. MARLEY, *Modern Piracy: A reference handbook*, Oxford, ABC-Clio, 2011, 94-100; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 89-94; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 369-370 en 854-855; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 92; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 17; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 70; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 110 en 116.

⁸⁹⁸ Zie Resolutie 1844 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (20 november 2008), *UN Doc. S/RES/1844* (2008).

⁸⁹⁹ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 307.

⁹⁰⁰ Zie Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008).

⁹⁰¹ Zie Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); Conclusions 6046th meeting of the Security Council of the United Nations (16 februari

Deze revolutionaire ingreep kwam er na een nieuwe oproep van de Somalische TFG en nadat Franse troepen er in april 2008 in geslaagd waren om piraterijverdachten na een achtervolging op Somalisch grondgebied te vatten, wat op de goedkeuring van de Somalische overheid kon rekenen en Frankrijk aanzette tot het ontwerp van de resolutie.⁹⁰²

Het geografisch toepassingsveld werd dus uitgebreid naar het grondgebied van de Oost-Afrikaanse staat, waardoor nu ook piraterijbestrijdingsoperaties aan land konden worden uitgevoerd: loutere acties op zee bleken immers onvoldoende en het was nodig om ook de uitvalsbasisen van de piraten te kunnen oprollen. Ook deze maatregelen gaven geen aanleiding tot de ontwikkeling van internationaal gewoonterecht: het vormde geen precedent voor toekomstige piraterijbestrijdingsacties op het grondgebied of in het luchtruim van een soevereine staat, aangezien alles opnieuw gebaseerd werd op de instemming van de Somalische TFG.⁹⁰³ Opmerkelijk is wel dat deze handhavingsbevoegdheden, in tegenstelling tot degene die via Resolutie 1816 werden toegekend, geen enkel raakvlak hebben met de bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag en dus ook niet op die wijze beperkt kunnen worden.⁹⁰⁴ Het is bijgevolg moeilijk om precies te bepalen wat er onder verstaan moet worden, maar gelet op de sterke bewoordingen ('*all necessary measures*') is men het erover eens dat een breed arsenaal aan maatregelen, inclusief de inzet van militaire troepen, kan worden genomen. Er zijn uiteraard bepaalde grenzen: het humanitair recht en de mensenrechten moeten vanzelfsprekend gerespecteerd worden, alle maatregelen dienen voort te vloeien uit de toestemming van de Somalische overheid en de acties moeten gepast en aanvaardbaar zijn binnen Somalië om piraterij en *armed robbery against ships* te bestrijden, maar het blijft opvallend dat deze delicate bevoegdheidstoewijzing op dergelijke rudimentaire, ongenueanceerde wijze gebeurde, waardoor er heel wat ruimte is voor onduidelijkheid en discussie.⁹⁰⁵ Er wordt echter zelden beroep gedaan op deze bepalingen: de eerste officieel geautoriseerde piraterijbestrijdingsoperatie op Somalisch grondgebied overeenkomstig Resolutie 1851 van de VN-Veiligheidsraad vond plaats in mei 2012, toen een gevechtshelikopter van EUNAVFOR een piratenbasis nabij Harardheere bestookte en daarbij enkele skiffs en ander materiaal vernietigde.⁹⁰⁶

Stap voor stap werd de basis gelegd voor de situatie waarbij verschillende internationale *task forces* (CTF-150, CTF-151, EUNAVFOR, NAVO) en andere onafhankelijke vloten in de regio actief zijn om de

2008), UN Doc. S/PV.6046 (2008), 4 en 9; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 93; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 21; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 80-83; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 111; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 73.

⁹⁰² De toenmalige Somalische premier Nur Hassan Hussein verklaarde het volgende: "*French forces arrested six Somali and took them to France to face justice. We encourage such steps by the French. The Somali government asks the international community to take action against piracy.*" Omdat er nog wat onduidelijkheid bestond omtrent de draagwijdte en precieze implicaties van deze verklaring, kwam Frankrijk met een ontwerp op de proppen dat uiteindelijk tot Resolutie 1851 leidde (zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 93).

⁹⁰³ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 111.

⁹⁰⁴ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 111; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 82.

⁹⁰⁵ Het is bijvoorbeeld maar de vraag of deze regeling, die in overeenstemming met de *Transitional Federal Government* werd getroffen, ook zomaar van toepassing is op de autonome regio's Somaliland en Puntland, die zichzelf reeds onafhankelijk verklaarden.

⁹⁰⁶ Zie noot 984.

scheepvaart te beschermen en potentiële piraterijaanvallen tegen te gaan.⁹⁰⁷ Via diverse resoluties werd daarnaast ook gewerkt aan onder meer betere informatie-uitwisseling⁹⁰⁸, het garanderen van globale nationale strafbaarstelling⁹⁰⁹, het optimaliseren van de vervolging en bestraffing⁹¹⁰ en het leveren van structurele internationale steun inzake capaciteitsuitbouw aan de Somalische federale regering en andere regionale overheden.⁹¹¹ Het gecreëerd regime en het aan de lidstaten geschonken mandaat, dat in Resolutie 1816 oorspronkelijk voor 6 maanden werd ingesteld, werd door navolgende resoluties telkens voor periodes van 12 maanden verlengd, aangezien de bezorgdheid groot bleef en men ervan overtuigd was dat de maatregelen moesten worden aangehouden om de problematiek te bedwingen.⁹¹² Nieuwe resoluties en verslagen van de Secretaris-Generaal wezen op actuele ontwikkelingen en pijnpunten waar de nodige aandacht aan moest worden besteed. Door in de resoluties telkens de opdracht te geven aan de Secretaris-Generaal om een verslag op te maken van de situatie werd op jaarlijkse basis een beeld geschetst van de Somalische piraterij en liet men toe om in het daaropvolgende jaar een geïnformeerde beslissing te nemen omtrent de eventuele verlenging van het regime.⁹¹³

De resoluties herhaalden telkens de krachtlijnen van hun voorgangers, maar werden genuanceerder en doordachter ingevuld naargelang de VN-Veiligheidsraad bewust werd van de gesofisticeerde, snel evoluerende piraterijpraktijken en bestrijdingsstrategieën.⁹¹⁴ In november 2015 verlengde **Resolutie 2246** de maatregelen opnieuw voor een jaar en probeerde men de internationale gemeenschap daarnaast bewust te maken van enkele kwesties die grotendeels aan de oppervlakte waren gekomen

⁹⁰⁷ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 91.

⁹⁰⁸ Zie o.a. Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2011); Resolutie 2015 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (24 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2015* (2011); Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012).

⁹⁰⁹ Zie o.a. Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council (26 maart 2012), *UN Doc. S/2012/177* (2012); D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 369-370.

⁹¹⁰ Zie o.a. Resolutie 1918 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (27 april 2010), *UN Doc. S/RES/1918* (2010); "UN calls for tougher prosecution of pirates", *Maritime Security Review*, 22 november 2012.

⁹¹¹ Zie o.a. Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2011); Resolutie 2015 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (24 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2015* (2011).

⁹¹² Zie o.a. Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); Resolutie 1897 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 november 2009), *UN Doc. S/RES/1897* (2009); Resolutie 1950 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 november 2010), *UN Doc. S/RES/1950* (2010); Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011); Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012); Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013); Resolutie 2184 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (12 november 2014), *UN Doc. S/RES/2184* (2014).

⁹¹³ Zie o.a. Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (21 oktober 2013), *UN Doc. S/2013/623* (2013); Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (16 oktober 2014), *UN Doc. S/2014/740* (2014); Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (12 oktober 2015), *UN Doc. S/2015/776* (2015).

⁹¹⁴ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 92.

door het rapport van de Secretaris-Generaal⁹¹⁵, dat in navolging van Resolutie 2184 was opgesteld.⁹¹⁶ De resolutie nam nota van de doorgevoerde verbeteringen, maar was bezorgd om de door piraterij voortgebrachte illegale geldstromen, die bijkomende criminaliteit, instabiliteit en corruptie teweegbrachten in Somalië. Een adequate aanpak van de achterliggende financiële netwerken en de arrestatie van de kopstukken van de piratenorganisaties, die de acties plannen, ondersteunen en er de vruchten van plukken, werd als een dringende prioriteit aangemerkt en de internationale gemeenschap werd aangespoord om de onderliggende oorzaken van het piraterijfenomeen te identificeren en elimineren. De primaire verantwoordelijkheid van de Somalische autoriteiten werd wel nogmaals bevestigd en er werd vooral gehamerd op de ontwikkeling, implementatie en handhaving van adequate wetgeving. In de resolutie werd ook bezorgdheid uitgedrukt omtrent de betrokkenheid van kinderen en verschillende meldingen van seksuele uitbuiting in gebieden onder de controle van piraten. Er werd stilgestaan bij de gerelateerde problematiek van illegale visserij in de Somalische EEZ en de zorg voor zeevarenden die het slachtoffer werden van piraterijactiviteiten en voor de duidelijkheid werd ook nog eens gesteld dat het wapenembargo, dat door Resolutie 733 in 1992 aan Somalië werd opgelegd, niet van toepassing is op de levering van wapens, militaire uitrusting en gerelateerde ondersteuning aan lidstaten en internationale of regionale organisaties in het kader van piraterijbestrijding. **Resolutie 2316** en **Resolutie 2383**, die respectievelijk werden aangenomen in november 2016 en november 2017 en nota namen van het jaarlijks rapport van de Secretaris-Generaal dat een maand eerder werd gefinaliseerd⁹¹⁷, voegden weinig toe en verlengden de maatregelen opnieuw voor een jaar.⁹¹⁸

3.3.3.2 IMO

De Internationale Maritieme Organisatie (*International Maritime Organization of IMO*)⁹¹⁹, die in 1948 door de VN werd opgericht maar tot 1982 als de *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)* door het leven ging, vaardigde reeds talloze belangrijke verdragen uit en kan gezien worden als de autoriteit op vlak van veiligheid van de wereldwijde scheepvaart.⁹²⁰ De gespecialiseerde organisatie van de VN heeft als voornaamste doel om uiteenlopende maritieme regelgeving te ontwikkelen en mengde zich steeds actief in de strijd tegen de mondiale piraterij: het schenkt veel aandacht aan de problematiek en vaardigde reeds verschillende richtlijnen en resoluties

⁹¹⁵ Zie Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (12 oktober 2015), *UN Doc. S/2015/776* (2015).

⁹¹⁶ Zie Resolutie 2246 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (10 november 2015), *UN Doc. S/RES/2246* (2015).

⁹¹⁷ Zie Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (7 oktober 2016), *UN Doc. S/2016/843* (2016); Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (12 oktober 2017), *UN Doc. S/2017/859* (2017).

⁹¹⁸ Zie Resolutie 2316 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (9 november 2016), *UN Doc. S/RES/2316* (2016); Resolutie 2383 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (7 november 2017), *UN Doc. S/RES/2383* (2017).

⁹¹⁹ Website: www.imo.org.

⁹²⁰ Zie R. BALKIN, "The International Maritime Organization and Maritime Security", *Tulane Maritime Law Journal* 2006, 9-11; H. G. HESSE, "Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 327-340; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 100-102; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 416-438; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 52.

uit.⁹²¹ Sinds 1983 houdt de IMO zich via het ontwikkelen van richtsnoeren bezig met piraterijpreventie en verschaft het specifieke informatie en advies omtrent de situatie in de wateren rond de Hoorn van Afrika.⁹²² Vanaf 1998 werd een langetermijnproject ter bestrijding van piraterij uitgewerkt en via een resolutie van de Algemene Vergadering van de IMO en briefwisselingen tussen de secretaris-generaal van de IMO en zijn collega bij de VN kwam de kwestie na lang aandringen op de agenda van de Veiligheidsraad, die uiteindelijk ingrijpende maatregelen nam en de huidige situatie vorm heeft gegeven.⁹²³ De veelvuldige oproepen van de IMO hebben ook daarna nog belangrijke zaken onder de aandacht van de Veiligheidsraad gebracht en liggen zo mee aan de basis van het huidig beleid. Daarnaast bleek vooral het promoten van de door de scheepvaartsector ontwikkelde *Best Management Practices*⁹²⁴, waarbij tips en raad worden gegeven om aanvallen van piraten te vermijden of zo goed mogelijk te doorstaan, in het oog te springen en werden ook diverse circulaires, rapporten en documenten verspreid waarin uiteenlopende aspecten van piraterijbestrijding werden behandeld en de nodige aanbevelingen werden gedaan.⁹²⁵ De succesvolle *Djibouti Code of Conduct* was bovendien ook het resultaat van IMO-inspanningen om een regionaal samenwerkingsverband op te zetten en men is nog steeds nauw betrokken bij de implementatie ervan, waardoor het belang van de Internationale Maritieme Organisatie bij de bestrijding van de Somalische piraterij geenszins veronachtzaamd mag worden.⁹²⁶

3.3.3.3 UNODC

3.3.3.3.1 Situering

Ook andere VN-instellingen droegen actief bij in de strijd tegen piraterij: hoewel de *United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)*⁹²⁷, met hoofdkwartier in Wenen, niet over politionele of vervolgingsbevoegdheden beschikt, zorgde het door middel van uiteenlopende ondersteuning en capaciteitsuitbouw voor een grote impact op het juridisch bestel en de rechtshandhaving in de Oost-

⁹²¹ Zie o.a. Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships (29 februari 1984), *IMO Doc. A 13/Res. 545* (1984); CMI Draft Guidelines for National Legislation (15 augustus 2007), *IMO Doc. LEG 93/12/1* (2007); Responding to the scourge of piracy (14 februari 2011), *IMO Doc. Circular letter No. 3164* (2011); J. R. HODGSON, "The Role of the International Maritime Organization in Combatting Piracy", *Marine Affairs Program* 2012.

⁹²² Zie o.a. Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships (29 februari 1984), *IMO Doc. A 13/Res. 545* (1984); Prevention and Suppression of Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships (21 november 1991), *IMO Doc. A 17/Res.683* (1991); Measures to Prevent and Suppress Piracy and Armed Robbery (17 november 1993), *IMO Doc. A 18/Res.738* (1993); Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2006 (13 april 2007), *IMO Doc. MSC.4/Circ.98* (2007); Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia (15 juni 2007), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1233* (2007).

⁹²³ Zie o.a. Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia (6 december 2007), *IMO Doc. A 25/Res.1002* (2007).

⁹²⁴ Zie o.a. Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area developed by the industry (4 augustus 2010), *IMO Doc. MSC.1/Circ. 1337* (2010); Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (14 September 2011), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1339* (2011).

⁹²⁵ Zie o.a. Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships (23 juni 2009), *IMO Doc. MSC.1/Circ. 1334* (2009); Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships (26 juni 2009), *IMO Doc. MSC.1/Circ. 1333* (2009); Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships (18 januari 2010), *IMO Doc. A.26/Res.1025* (2010); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 385.

⁹²⁶ *Supra* III.2.1.

⁹²⁷ Website: www.unodc.org.

Afrikaanse landen.⁹²⁸ Als reactie op de opvallende stijging van piraterijaanvallen rond de Hoorn van Afrika omstreeks 2007-2008 riep de VN de hulp in van dit orgaan, waarop de *UNODC* overging tot het voeren van een onderzoek naar de situatie ter plaatse en de vaststellingen vervolgens bundelde in een gedetailleerd rapport omtrent de oorzaken en mogelijke oplossingen voor het probleem. In mei 2009 lanceerde de *UNODC* uiteindelijk een ambitieus initiatief: het *Counter Piracy Programme* wou de piraterij rond de Hoorn van Afrika bestrijden door de regionale capaciteiten inzake aanhouding, vervolging, berechting en opsluiting van piraten aan te scherpen.⁹²⁹

3.3.3.2 *Counter Piracy Programme*

Algemeen

De prioritaire objectieven van het *Counter Piracy Programme (CPP)* waren drieledig: het project moest focussen op het garanderen van rechtvaardige en efficiënte berechting en opsluiting van piraten in de regionale staten (Kenia, de Seychellen, Tanzania en Mauritius), het verzekeren van veilige en menswaardige opsluiting in Somalië en op lange termijn ook het stimuleren van rechtvaardige en efficiënte vervolging en berechting in Somalië zelf.⁹³⁰ Voor deze laatste doelstelling werd voornamelijk het *UNDP* ingeschakeld, dat diverse initiatieven ter bestrijding van piraterij of ter verbetering van de regionale ontwikkeling financierde, maar de *UNODC* bleef betrokken in een ondersteunende rol.⁹³¹ De inspanningen van het *CPP* kenden veel succes en hebben duidelijk een impact gehad op de strafrechtelijke sector in Somalië en de omliggende landen, zoals Kenya, de Seychellen, Mauritius, Tanzania en de Maldiven.⁹³²

De strategie van de *UNODC* stond volledig in het teken van het regionaal vervolgingsmodel: de hulp werd vooral aangeboden aan de regionale staten die in de vervolging en berechting van piraterijverdachten voorzien en op die manier de taken van Somalië of de westerse staten overnemen.⁹³³ De Seychellen ontvingen bijvoorbeeld veel steun van de *UNODC*, die samen met de EU hielp bij de uitbouw van de politiemacht, de kustwacht, het openbaar ministerie, het

⁹²⁸ Zie V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 69; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 48; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 30-31.

⁹²⁹ Zie o.a. In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute pirates, UNODC juni 2013; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 133-134; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 49; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10.

⁹³⁰ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43-44, 46 en 48-49; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 133-134; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 30-31; UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014.

⁹³¹ Een mooi voorbeeld waren de door het *UNDP* georganiseerde rehabilitatieprogramma's, die jonge Somaliërs de nodige kennis en vaardigheden bijbrachten om hen voor te bereiden op een leven na de piraterij. Dergelijke initiatieven raakten aan de wortels van de wijdverspreide piraterijproblematiek, want dit belangrijk bevolkingssegment overtuigen van eerlijke inkomstenvergeving en duurzaam levensonderhoud was cruciaal (zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43; "The joys of Kenyan jails", Maritime Security Review, 19 augustus 2013).

⁹³² Eind 2012 bezocht *UNODC*-directeur Yuri Fedotov de Seychellen, Kenya, Somalië en Mauritius om inzicht te krijgen in de complexe piraterijproblematiek en een blik te werpen op de concrete impact van het *Counter Piracy Programme*: er kon vastgesteld worden dat er grote vooruitgang was geboekt (zie "We must isolate piracy ringleaders and financiers", Maritime Security Review, 26 november 2012).

⁹³³ *Infra* V.3.2.

gevangeniswezen en de rechtbanken.⁹³⁴ Sinds de beslissing in 2010 om de overdracht van piraterijverdachten te aanvaarden met het oog op vervolging, was ook Mauritius een belangrijke begunstigde en genoot het reeds training van zijn kustwachten, allocatie van uiteenlopende hulpmiddelen (voertuigen, computers, radio's, apparatuur voor videoconferenties, ...), de bouw van noodzakelijke infrastructuur om berechtingen te laten plaatsvinden en de ontwikkeling van relevante wetgeving en procedures.⁹³⁵ Kenia, de pionier op vlak van regionale piraterijvervolging, verkreeg eveneens materiaal en technische ondersteuning via de bouw en renovatie van gevangenissen, de opleiding van kustwachtpersoneel, het voorzien van tolken in de rechtbank en de hervorming van wetgeving en ook Tanzania ontving gelijkaardige hulp van de *UNODC* en de internationale gemeenschap om de berechting en opsluiting van piraten te optimaliseren.⁹³⁶ De *UNODC*-strategie ter bestrijding van piraterij bevatte tevens een *Piracy Prisoner Transfer Programme*, dat er voornamelijk voor zorgde dat veroordeelde piraten, die vervolgd en berecht werden in landen zoals de Seychellen of Kenia, hun gevangenisstraf in thuisland Somalië konden uitzitten en daar gerehabiliteerd werden: zo werd recent nog de bouw van een nieuwe gevangenis in Garowe, de hoofdstad van Puntland, afgerond en voorzag men in de overplaatsing van Somalische piraten, die eerder in de Seychellen vervolgd en berecht werden.⁹³⁷ Deze praktijk betrof evenwel een voorlopige oplossing, waarbij de zwaktes van het Somalisch judicieel bestel werden ontweken en de druk op de penitentiaire capaciteit van de vervolgende landen werd verlaagd, want rechtvaardige en efficiënte vervolging en berechting in Somalië zelf bleef het ambitieuze einddoel.⁹³⁸

Werkzaamheden

Over het algemeen kan gesteld worden dat de hulp van de *UNODC* zeer diverse vormen aannam: naast de reeds opgesomde initiatieven behoren bijvoorbeeld ook technische ondersteuning bij vervolgingen, advies bij het opstellen van overdrachtsovereenkomsten, organisatie van regionale opleidingsprogramma's, creatie van fondsen voor de verdediging van piraten en facilitering van getuigentransport tot de geleverde diensten.⁹³⁹ De inspanningen van de *UNODC* werden zeer nuttig bevonden: de VN-instantie investeerde fors en op vlak van piraterijvervolging en regionale capaciteitsuitbouw waren duidelijke resultaten te zien.⁹⁴⁰ Verschillende prominente figuren uit de

⁹³⁴ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 69; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 48; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 202-203 (hierna verkort: M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial").

⁹³⁵ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 69; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 223-224.

⁹³⁶ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 69; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 203; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 69-70.

⁹³⁷ *Infra* V.3.2.2.

⁹³⁸ Zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 350 (hierna verkort: M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?"); J. KRASKA en B. WILSON, "Combating Pirates off the Gulf of Aden: The Djibouti Code and the Somali Coast Guard", *Ocean & Coastal Management* 2009, 2.

⁹³⁹ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43-44, 46 en 48-49; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 202-203; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 30-31; Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2014.

⁹⁴⁰ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31.

regio prezen het werk van het *UNODC*-kantoor in Nairobi, dat de bureaucratische rompslomp vermeed en heel wat veranderingen teweegbracht in de praktijk. Opmerkelijk is wel dat de *UNODC* voornamelijk focust op de efficiënte vervolging en bestraffing van ‘kleine vissen’ en uitvoerende pionnen: doordat het geen onderzoeks- of vervolgingsinstantie is, maakt de aanpak van piratenleiders en -financiers geen prominent deel uit van de missie, ondanks de overtuiging dat deze consistent vervolgd zouden moeten worden en er reeds werd samengewerkt met de Wereldbank om piraterijgerelateerde geldstromen op te sporen.⁹⁴¹ Deze beleidsbeslissing is evenwel begrijpelijk en verdedigbaar, aangezien vervolging in complexe zaken omtrent georganiseerde misdaad (samen met de naleving van steeds stringenter regels met betrekking tot een eerlijk proces) reeds een grote uitdaging vormt voor geavanceerde rechtssystemen en dus niet onmiddellijk haalbaar lijkt voor de Oost-Afrikaanse landen, die op dat vlak veel minder ver staan. Velen menen dat minder ontwikkelde rechtssystemen zich niet moeten bezighouden met dergelijke ingewikkelde zaken tegen kopstukken van georganiseerde misdaadnetwerken, aangezien ze er enkel hun tanden op stuk kunnen bijten en dit tot een inefficiënte inzet van middelen leidt.⁹⁴²

In de Seychellen, één van de belangrijkste begunstigden van het *Counter Piracy Programme*, viel op hoe uitgebreid de piraterijbestrijding daar al geïnternationaliseerd was, zonder het werk van de nationale actoren en instanties te veronachtzamen: gedetacheerde westerse aanklagers, die binnen via het *CPP* gefinancierd werden, behandelden reeds verschillende piraterijzaken.⁹⁴³ Opleidingen inzake zeerecht en de behandeling van piraterijverdachten en bewijsmateriaal werden aangeboden, moderne informatietechnologie en noodzakelijke kantooruitrusting werden ter beschikking gesteld, transcriptiediensten, getuigentransport en tolken werden voorzien en de *UNODC* bekommerde zich over een hervorming van de Seychelse piraterijwetgeving.⁹⁴⁴ De VN-instantie voorzag tevens in rechtshulp voor piraterijverdachten, zorgde voor de renovatie en uitbreiding van de enige gevangenis en stelde een nieuwe rechtszaal en een gespecialiseerde piraterijrechter voorop.

In Somalië lag de situatie anders en manifesteerden zich uiteraard grote uitdagingen om de heropbouw van deze gefaalde staat mogelijk te maken. Iedereen was dan ook van mening dat de *UNODC* er goed aan deed om zijn *capacity building*-initiatieven niet tot Somalië te beperken en logischerwijs ook andere regionale staten, die de vervolging en berechting van piraten in de praktijk op zich namen, erbij te betrekken. Sommigen waren immers sceptisch over het nut van dergelijke inspanningen in Somalië en betwijfelden of de gewenste resultaten binnen afzienbare tijd geboekt konden worden.⁹⁴⁵ In Puntland worstelde men alvast met ernstige problemen op judicieel vlak: er was slechts een beperkt aantal rechters, aanklagers en verdedigingsadvocaten voorhanden en men kampte onder meer met een gebrek aan formele juridische opleiding, veilige en adequaat uitgeruste rechtszalen en andere infrastructuur, naast een nijpend tekort aan degelijke informatietechnologie en forensische knowhow.⁹⁴⁶ Los daarvan betrof de veiligheid van de rechters en aanklagers ook een

⁹⁴¹ Zie o.a. K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 31.

⁹⁴² Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 33.

⁹⁴³ Zie S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 48; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 33-34.

⁹⁴⁴ Zie V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 69; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 34.

⁹⁴⁵ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 43; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 28.

⁹⁴⁶ Zie S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 43; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 33.

grote bezorgdheid en bleven er omkopingsproblemen bestaan.⁹⁴⁷ Er was onvoldoende penitentiaire capaciteit en de beschikbare gevangenisruimte voldeed niet aan de internationale standaarden. Het was dus duidelijk dat de noden van de betrokken landen in grote mate verschilden en dat de *UNODC* zich daarop probeerde af te stemmen. De Seychellen toonden bijvoorbeeld potentieel, maar in Somalië lag er nog heel wat werk voor de boeg: er zou een kostelijk meerjarig programma nodig zijn om het judicieel bestel in Puntland en Somaliland op een internationaal aanvaardbaar niveau te brengen en, zoals de Secretaris-Generaal van de VN al uitdrukte in zijn rapport van januari 2012, zouden deze plannen absoluut nog geen vervolging en berechting van complexere zaken, waarbij piratenkopstukken of -financiers betrokken zijn, ambiëren.⁹⁴⁸

Ondanks de afhankelijkheid van vrijwillige bijdragen, wat gelet op de waarschijnlijke budgetverlagingen en met het oog op duurzame hervormingen een pijnpunt kon vormen, bleek het *Counter Piracy Programme* een groot succes en kon het al snel op verhoogde aandacht van internationale donoren rekenen.⁹⁴⁹ De resultaten van een onafhankelijke studie in 2013 bevestigden de positieve perceptie: het *CPP* ontving lof voor zijn grote effectiviteit, flexibiliteit, algemene positieve impact in de begunstigde landen en hoge voldoeningsgraad bij de externe partners.⁹⁵⁰ Zowel in Kenia, de Seychellen, Tanzania en Mauritius, waar voornamelijk politie- en judicieel personeel werd opgeleid en de infrastructuur geoptimaliseerd werd met het oog op efficiënte vervolging en bestrafing, als in Somalië, waar vooral de penitentiaire capaciteit werd opgetrokken en de omstandigheden in de gevangenschappen werden verbeterd, werden mooie resultaten behaald en het *Counter Piracy Programme* werd algemeen aanzien als het 'vlaggenschip' van de *UNODC*.⁹⁵¹ Het werd door partners, donoren en begunstigden enorm gewaardeerd dat het *CPP* voor concrete verbeteringen in de praktijk had gezorgd en door waardevolle '*lessons learned*', *best practices* en aanbevelingen te distilleren uit het evaluatierapport en te verwerken in een *joint management response* wou de *UNODC* haar prestaties in de toekomst nog verbeteren.⁹⁵² Ondanks deze positieve wind kreeg de *UNODC* in april 2014 wel een grote klap te verwerken toen twee medewerkers op wrede wijze vermoord werden in Puntland.⁹⁵³

⁹⁴⁷ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 33.

⁹⁴⁸ Zie o.a. Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 4 en 43-44; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 45.

⁹⁴⁹ Zie o.a. C. BUEGER, "Learning from piracy: Future challenges of maritime security governance", *Global Affairs* 2015, 38.

⁹⁵⁰ Zie In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute pirates, UNODC juni 2013, 42-44.

⁹⁵¹ Zie o.a. In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute pirates, UNODC juni 2013, 70-72; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 44, 46 en 48-49; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 240; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151, 166 en 169; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 202-203.

⁹⁵² Zie In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute pirates, UNODC juni 2013, xiii-xviii en 48-49.

⁹⁵³ Op 7 april 2014 werden Clément Gorrisen (28) en Simon Davis (57) brutaal doodgeschoten in de luchthaven van Galkayo. De twee *UNODC*-ambtenaren waren in Somalië om technisch advies te verstrekken en capaciteitsuitbouw te stimuleren op het gespecialiseerd vlak van illegale geldstromen en het leek niet

3.3.3.3 Maritime Crime Programme

In 2014 transformeerde het *Counter Piracy Programme* naar het *Maritime Crime Programme (MCP)*: de hiervoor beschreven werkzaamheden van de *UNODC* werden verdergezet, maar binnen een volwassener en breder kader van globale bestrijding van maritieme criminaliteit gepositioneerd.⁹⁵⁴ De initiatieven inzake capaciteitsuitbouw werden uitgebreid en namen nieuwe vormen aan, waarbij zogenaamde *mentoring* van kustwacht- en politie-eenheden een belangrijke plaats innam en er steeds meer naar duurzame oplossingen voor de grondoorzaken werd toegewerkt. De *UNODC* bleef dus druk bezig en vond zichzelf telkens opnieuw uit, rekening houdend met de wijzigende noden en prioriteiten: wenselijke aanpassingen werden zeer geleidelijk, logisch en subtiel doorgevoerd. Dit kan perfect gekaderd worden binnen de overtuiging van de *UNODC*, die in het jaarlijks rapport van 2014 mooi werd verwoord: “*Success against transnational organized crime is often about quiet evolution rather than noisy revolution and the continued expansion of UNODC’s Maritime Crime Programme is a prime example of this approach.*”⁹⁵⁵

Men streefde een geografische indeling na, wat aanleiding gaf tot verschillende subprogramma’s: het *Horn of Africa Programme*, het *Indian Ocean Programme* en het *West Africa/Atlantic Ocean Programme*.⁹⁵⁶ Het *Horn of Africa Programme* omvatte de hervormingsmaatregelen en capaciteitsuitbouw in Somalië, recent gekenmerkt door het inzetten van mentors die samenwerken met de lokale autoriteiten om de vaardigheden en knowhow op te krikken.⁹⁵⁷ Het doel was om het judicieel niveau en de maritieme rechtshandhaving in Somalië op te krikken, zodat men zelf in staat was om de natuurlijke rijkdommen en economische opportuniteiten van het maritiem domein op duurzame wijze te beschermen, beheren en exploiteren. De *mentoring* door internationale experts was weliswaar niet altijd vanzelfsprekend: er is tot op heden immers geen wettelijke basis die voorziet in de participatie van buitenlanders in Somalische judiciële procedures en de Somalische autoriteiten waren er ook niet zo voor te vinden.⁹⁵⁸ De inschakeling van door de Somalische diaspora uitgeweken juridische experts werd afgewogen, maar de veiligheidssituatie in Somaliland en Puntland bleef in elk geval een beperking vormen. Het *Indian Ocean Programme* focuste op zijn beurt op de ondersteuning van de Seychellen, Kenia, Mauritius en Tanzania bij de uitbouw van hun judicieel bestel en strafrechtelijke capaciteiten, wat gekaderd kon worden binnen het regionaal vervolgingsmodel.⁹⁵⁹

onwaarschijnlijk dat ze doelbewust vermoord werden, gelet op hun expertise en tomeloze inzet in de strijd tegen piraterij (zie “UNODC provides additional information on colleagues killed in Somalia”, UNODC, 8 april 2014; “Two Champions Killed in Battle Against Piracy”, *The Maritime Executive*, 9 april 2014; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 169; Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2014).

⁹⁵⁴ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 207; UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014; “UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme”, <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

⁹⁵⁵ Zie UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014, 1.

⁹⁵⁶ Zie UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014, 2; “UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme”, <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

⁹⁵⁷ Zie “UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme”, <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

⁹⁵⁸ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012).

⁹⁵⁹ Zie “UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme”, <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Thematische categorisatie bleef ook bestaan: het *Piracy Prisoner Transfer Programme* werd gradueel omgevormd tot het *Somali Prison Development Programme (North)*, dat zich meer op de ondersteuning van gevangenen en de opleiding van het betrokken personeel zou focussen en het gelijknamig project in het zuiden van het land aanvulde, en er werd een *International Monitoring Committee (IMC)*, bestaande uit vertegenwoordigers van de donorlanden en de betrokken regionale staten, gecreëerd om toe te zien op de omstandigheden waarin de Somalische piraten gevangen werden gehouden.⁹⁶⁰ Via diverse initiatieven in de Somalische gevangenen werd ook steeds meer nadruk gelegd op rehabilitatie van veroordeelde piraten: de vrijheidsberoving mocht dan wel een sterk signaal zijn naar strafrechtelijke aansprakelijkheid toe, maar het was cruciaal om de opsluitingstermijn ook te gebruiken om de gevangenen voor te bereiden op een succesvolle voortzetting van hun leven daarna. Door menswaardige condities, recreatie- en opleidingsmogelijkheden, lichaamsbeoefening en familiebezoek te garanderen en de veroordeelde piraten zo de opportuniteit te bieden om zich te ontplooien, kon volgens de *UNODC* immers meer bereikt worden op lange termijn.⁹⁶¹

Er moet daarnaast ook gewezen worden op het bestaan van het *Hostage Support Programme*. Het project, dat ontstond naar aanleiding van de gigantische menselijke kost van het piraterijfenomeen en financieel ondersteund werd door de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*, concentreerde zich in nauwe samenwerking met de Somalische federale overheid, de regionale besturen, de EU, *INTERPOL*, het *Maritime Piracy and Humanitarian Response Programme* en de betrokken staten op vijf objectieven: monitoren van alle gijzelaars in Somalië, ondersteunen van de gijzelaar en zijn familie tijdens de gijzeling, faciliteren van de vrijlating en onderbrenging op een veilige locatie, assisteren bij de repatriëring van het slachtoffer en ondersteunen van het slachtoffer na de vrijlating.⁹⁶² Er werd onder meer medische bijstand en voedsel aangeboden voor de gijzelaars en het *Hostage Support Programme* ontpopte zich tot een waardevolle communicatielijn met de families en ambassades. Het aantal gijzelaars was ondertussen sterk geslonken, maar men verklaarde dat de inspanningen zouden voortgezet worden tot de laatste gijzelaar bevrijd was. Om een adequaat antwoord te kunnen bieden op nieuwe regionale bedreigingen werd tevens het *Indian Ocean Forum on Maritime Crime (IOFMC)* opgezet, dat als coördinatieorgaan zou fungeren in de strijd tegen bredere maritieme criminaliteit en initieel zou focussen op illegale drugstrafiek.⁹⁶³ Het beheer van het steeds groter wordend *Maritime Crime Programme* kon uiteraard niet onderschat worden en de *Management and Analysis (M&A) Unit*, die alle initiatieven vanaf de conceptie tot de effectieve implementatie begeleidde en ook in navolgende evaluatie voorzag, vormde dan ook een fundamentele component van het project.

⁹⁶⁰ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166 en 169; UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014, 15; Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2014.

⁹⁶¹ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166 en 169; UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014; Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2014, 17.

⁹⁶² Zie UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014, 27-28; "UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

⁹⁶³ Zie UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014, 1 en 13.

3.3.4 Europese Unie

3.3.4.1 Algemeen

De Europese Unie (EU)⁹⁶⁴ heeft zich sinds het begin sterk geëngageerd om de Somalische piraterij te bedwingen.⁹⁶⁵ Er werd reeds vroeg een piraterijbestrijdingsbeleid voor de regio ontwikkeld, dat zowel de symptomen als de grondoorzaken van het wijdverspreid fenomeen moest aanpakken en een belangrijk onderdeel van het in 2011 ontwikkeld strategisch kader voor de Hoorn van Afrika vormt.⁹⁶⁶ Dit strategisch kader, dat sinds begin 2012 beheerd wordt door een *Special Representative to the Horn of Africa*⁹⁶⁷, schrijft een totaalaanpak voor die via optimale coördinatie van politieke, sociale en economische initiatieven duurzame stabiliteit en welvaart tracht te realiseren in de regio. Het EU-beleid ter bestrijding van de Somalische piraterij kende eveneens heel wat facetten: verschillende projecten, die verder in dit hoofdstuk uitgebreid worden besproken, hadden elk hun eigen objectieven en moesten er samen voor zorgen dat de Oost-Afrikaanse wateren niet langer geteisterd werden door moderne zeerovers. Een militaire operatie zorgde voor een voorlopige neutralisatie van de grootschalige piraterij, verregaande ondersteuning en samenwerking met internationale partners moesten de vervolging en bestraffing van piraten naar een hoger niveau tillen⁹⁶⁸, *capacity building*-initiatieven dienden de maritieme slagkracht op punt te zetten en toenemende dialoog en financiering moesten ten slotte voor stabiliteit zorgen in Somalië.⁹⁶⁹

Begin 2013 probeerde het *European Economic and Social Committee (EESC)*⁹⁷⁰ een nieuwe aanpak te lanceren: het adviesorgaan wou dat men afstapte van de huidige '*piecemeal action*', waarbij verschillende aspecten stuksgewijs worden aangepakt, en stelde een geïntegreerde strategie voor

⁹⁶⁴ Website: www.europa.eu.

⁹⁶⁵ Zie o.a. Resolutie van het Europees Parlement van 20 mei 2008 over een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie, *P.B. C 279E/06* van 19 november 2009; Resolutie van het Europees Parlement van 23 oktober 2008 over zeepiraterij, *P.B. C 15E/12* van 21 januari 2010; Resolutie van het Europees Parlement van 26 november 2009 over een politieke oplossing tegen de piraterij langs de Somalische kusten, *P.B. C 285E/* van 21 oktober 2010; Resolutie van het Europees Parlement van 10 mei 2012 over piraterij op zee, *P.B. C 261E/34* van 10 september 2013.

⁹⁶⁶ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Hoorn van Afrika 2015-2020, Brussel, 26 oktober 2015, 13363/15; "Council conclusions on the Horn of Africa – A Strategic Framework for the Horn of Africa", Europese Unie, 14 november 2011; "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

⁹⁶⁷ Zie Besluit 2011/819/GBVB van de Raad van 8 december 2011 tot benoeming van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de Hoorn van Afrika, *P.B. L 327/62* van 9 december 2011; Besluit 2012/329/GBVB van de Raad van 25 juni 2012 houdende verlenging van het mandaat van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de Hoorn van Afrika, *P.B. L 165/62* van 26 juni 2012; Besluit 2012/527/GBVB van de Raad van 24 oktober 2013 tot wijziging en verlenging van het mandaat van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de Hoorn van Afrika, *P.B. L 284/23* van 26 oktober 2013.

⁹⁶⁸ De Europese Unie stond de *UNODC* en het *UNDP* bij in hun inspanningen om het judicieel systeem en de detentiefaciliteiten in Somalië en de buurlanden te optimaliseren. De EU en haar lidstaten leverden dan ook de grootste bijdrage aan het *Counter Piracy Programme* van de *UNODC* (zie "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017)).

⁹⁶⁹ Zie "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

⁹⁷⁰ Website: www.eesc.europa.eu.

om de piraterijproblematiek en andere maritieme beveiligingsrisico's te bekampen.⁹⁷¹ Piraterij betrof volgens het *EESC* niet enkel een maritieme problematiek, maar vormde ook een humanitaire ramp en een bedreiging voor de globale handel: de jaarlijkse kost was enorm en de EU, die veertig procent van de scheepvaart controleert, kon daarom geen verdere escalatie van het fenomeen toelaten. De nieuwe strategie moest op evenwichtige wijze gebruik maken van alle beschikbare middelen, waaronder economische ondersteuning, politieke druk, ontwikkelingshulp, militaire acties, juridische bijstand en doorgedreven capaciteitsuitbouw. Men was er rotsvast van overtuigd dat kortetermijnmaatregelen niet voldoende waren om piraterij definitief uit te roeien en duurzame stabiliteit in de omliggende staten te realiseren: het *EESC* wou de focus onder meer leggen op de effectieve vervolging van piraten en de leidinggevende figuren achter de schermen, het opbreken van het financieel en crimineel netwerk door het hanteren van de '*name and shame*'-tactiek tegen medeplichtige financiële instellingen of bedrijven, het optimaliseren van de nationale wetgeving en de gecontroleerde inzet van gewapend beveiligingspersoneel op kwetsbare schepen. Opvallend was ook dat men ervoor pleitte om het actieterrein uit te breiden naar West-Afrika, aangezien een te grote focus op Oost-Afrika de piraterijproblematiek in de rest van de wereld veronachtzaamde en zo de kans gaf om terug een opmars te maken. Europees commissaris voor Maritieme Zaken en Visserij Maria Damanaki schaarde zich grotendeels achter de mening van het *EESC* en benadrukte dat de strijd tegen piraterij meedogenloos moest zijn: ondanks de dalende piraterijcijfers diende de EU de wortels van het piraterijfenomeen te blijven aanvallen en samenwerking op nationaal en internationaal vlak was cruciaal.⁹⁷² De Europese Commissie maakte in dezelfde periode bekend dat het een nieuwe beveiligingsstrategie voorbereidde voor het globaal maritiem domein, waarin actuele *maritime situational awareness* en verbeterde interstatelijke informatie-uitwisseling initieel centraal zouden staan. Het objectief van de Commissie was om de nieuwe beveiligingsstrategie te linken aan het globaal maritiem beleid van de EU, waarin het *Blue Growth*-project een belangrijke plaats inneemt.⁹⁷³

Nadat men eerder dat jaar nog via een gezamenlijke mededeling het belang en de krachtlijnen van het initiatief trachtte te schetsen⁹⁷⁴, kwam men midden 2014 op de proppen met de overkoepelende *EU Maritime Security Strategy*, die de hierna vermelde initiatieven moest incorporeren en een coherente oplossing voor de complexe maritieme beveiligingsproblematiek naar voor moest schuiven.⁹⁷⁵ De lidstaten werden nauw betrokken bij de ontwikkeling van de strategie en het was de

⁹⁷¹ Zie Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over "Piraterij op zee: een krachtiger EU-optreden" (initiatiefadvies), P.B. C 76/15 van 14 maart 2013; "EU needs a new strategy to combat piracy", Maritime Security Review, 4 februari 2013.

⁹⁷² Zie "Our fight against piracy must be relentless", Maritime Security Review, 25 januari 2013.

⁹⁷³ Het *Blue Growth*-project werd in september 2012 gelanceerd en heeft tot doel om duurzame ontwikkeling van de maritieme handel en economie op uiteenlopende wijze te promoten. Het initiatief erkent het potentieel van de zee voor de Europese economie en bestaat uit drie componenten: geïntegreerde maritieme beleidsmaatregelen (maritieme kennisvergaring, maritieme ruimtelijke planning en maritieme surveillance), aangepaste strategieën voor de verschillende zeeën en oceanen en doelgerichte benaderingen van bepaalde activiteiten (aquacultuur, kusttoerisme, maritieme biotechnologie, oceaanenergie en diepzeemijnbouw) (zie "EU Factsheet: Blue Growth", http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_en (geraadpleegd op 6 maart 2017)).

⁹⁷⁴ Zie Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement en de Raad - Voor een open en veilig mondiaal maritiem domein: onderdelen voor een maritieme veiligheidsstrategie van de Europese Unie, Brussel, 6 maart 2014, JOIN(2014) 9; "Towards an EU integrated approach to global maritime security", Europese Unie, 6 maart 2014.

⁹⁷⁵ Zie Strategie van de Europese Unie voor maritieme veiligheid, Brussel, 24 juni 2014, 11205/14.

bedoeling om de link tussen de externe en interne beveiligingsaspecten van het Europees maritiem beleid te versterken en burgerlijk-militaire samenwerking aan te moedigen. Een gemeenschappelijk politiek en strategisch kader voor de beleidsontwikkeling van nationale en Europese instanties moest harmonie en complementariteit garanderen en duidde de maritieme belangen, voornaamste bedreigingen en mogelijke oplossingen aan.⁹⁷⁶ Sector- en grensoverschrijdende samenwerking staan centraal, aangezien de verschillende maritieme disciplines nog al te vaak als geïsoleerde entiteiten binnen de landsgrenzen functioneren: moderne maritieme uitdagingen zijn veelzijdig en hebben een transnationale impact op uiteenlopende aspecten, waardoor een geïntegreerde, multidisciplinaire aanpak noodzakelijk is. Dit zou moeten resulteren in coherenter acties van de EU tegen hedendaagse maritieme beveiligingsrisico's, met een hogere doeltreffendheid en efficiëntie tot gevolg. Eind 2014 werden de nagestreefde objectieven en beoogde methodes nog verder uitgewerkt in een gedetailleerd actieplan en werd concreet opgesomd welke stappen ondernomen konden worden.⁹⁷⁷ In het daaropvolgende jaar voorzag de EU tevens in een specifiek actieplan ter uitvoering van het strategisch kader voor de Hoorn van Afrika.⁹⁷⁸

3.3.4.2 EUNAVFOR – Operatie Atalanta

De EU gaf via gemeenschappelijke optredens en besluiten het startschot voor *European Union Naval Force (EUNAVFOR)*⁹⁷⁹ – Operatie Atalanta⁹⁸⁰, een op basis van de resoluties van de VN-Veilighedsraad onder het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid opgezette militaire actie die oorspronkelijk één jaar zou duren, maar reeds meermaals werd verlengd.⁹⁸¹ De EU speelde

⁹⁷⁶ Zie “Q&A's for a European Union Maritime Security Strategy”, Europese Unie, 6 maart 2014.

⁹⁷⁷ Zie EU-strategie voor maritieme veiligheid (EUSMV) – actieplan, Brussel, 16 december 2014, 17002/14.

⁹⁷⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Hoorn van Afrika 2015-2020, Brussel, 26 oktober 2015, 13363/15.

⁹⁷⁹ Website: www.eunavfor.eu.

⁹⁸⁰ Zie Gemeenschappelijk optreden 2008/749/GBVB van de Raad van 19 september 2008 inzake de militaire coördinatie door de Europese Unie ter ondersteuning van Resolutie 1816 (2008) van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (EU NAVCO), *P.B.* L 252/39 van 20 september 2008; Gemeenschappelijk optreden 2008/851/GBVB van de Raad van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B.* L 301/33 van 12 november 2008; Besluit 2008/918/GBVB van de Raad van 8 december 2008 inzake het aanvangen van de militaire operatie van de Europese Unie die moet bijdragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en het bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust (Atalanta), *P.B.* L 330/19 van 9 december 2008.

⁹⁸¹ Zie o.a. Besluit 2010/766/GBVB van de Raad van 7 december 2010 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B.* L 327/49 van 11 december 2010; Besluit 2012/174/GBVB van de Raad van 23 maart 2012 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B.* L 89/69 van 27 maart 2012; Besluit 2014/827/GBVB van de Raad van 21 november 2014 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B.* L 335/19 van 22 november 2014; Besluit 2016/2082/GBVB van de Raad van 28 november 2016 tot wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B.* L 321/53 van 29 november 2016; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 387; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 18-21; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 116; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 156; M. STERIO, “Pirates’ Right to a Speedy Trial”, 196; F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 3.

een significante rol in het bestrijden van de piraterij rond de Hoorn van Afrika en deze acties werden mede gecoördineerd door het *Maritime Security Centre – Horn of Africa*, dat ook een belangrijke functie vervulde binnen de context van de *Best Management Practices*.⁹⁸² Operatie Atalanta, die initieel gelanceerd werd om de schepen van het Wereldvoedselprogramma en *AMISOM* op weg naar Somalië te beschermen en ook focuste op het monitoren van de regionale visserij, betrof de eerste missie die ondernomen werd door *EUNAVFOR*.⁹⁸³ De *task force*, die ondersteund werd door heel wat lidstaten en enkele derde landen, kon over militair personeel, oorlogsschepen en marinevliegtuigen beschikken en werd geleid vanuit het operationeel hoofdkwartier in het Verenigd Koninkrijk.

Overeenkomstig Resolutie 1851 van de VN-Veiligheidsraad werd het mandaat van de missie in 2012 uitgebreid naar de Somalische kustgebieden en interne wateren, zodat piraterijbesrijdingsoperaties vanwege Somalië of de regionale besturen ondersteund konden worden en ook aan land kon worden ingegrepen.⁹⁸⁴ De mandaatswijziging veroorzaakte een significante verschuiving in de strategie en doelstellingen van de missie, die tot dan enkel focuste op het terugdringen van piraten op zee: EU-vertegenwoordigers verstrekten weinig klaarheid omtrent de invulling van ‘kustgebieden en interne wateren’, maar het werd wel duidelijk gemaakt dat nieuwe tactieken onder meer het viseren van aangemeerde schepen en het aanvallen van landvoertuigen konden inhouden. De lange Somalische kustlijn vormde immers een ideaal schuiloord voor piratenbendes en daar wou men samen met de Somalische overheden een einde aan maken.

Belangrijk om te vermelden is ook dat de oorlogsschepen van *EUNAVFOR* sinds eind 2012 de tactiek van zogenaamde ‘*friendly approaches*’ begonnen toe te passen.⁹⁸⁵ Een *friendly approach* houdt in dat de patrouillerende schepen op regelmatige basis een bezoek brengen aan de vracht- en vissersschepen die in het gebied opereren: op die manier wordt de lokale bevolking verzekerd van de aanwezigheid van de Europese vloot en de acties vormen tevens een perfecte gelegenheid om informatie in te winnen omtrent plaatselijke scheepsbewegingen en eventuele piraterijactiviteiten. Aangezien men op zeer gemoedelijke wijze met elkaar omgaat⁹⁸⁶, wordt een goede verstandhouding tussen de regionale maritieme gemeenschap en de patrouilleschepen gecreëerd, wat cruciaal is voor de missie van *EUNAVFOR*. De kennis van de uitgeoefende activiteiten in de gepatrouilleerde zone wordt vergroot en het is uiteindelijk de bedoeling dat men de lokale bevolking als bondgenoten kan beschouwen in de strijd tegen piraterij, aangezien dit tal van voordelen zou opleveren en de

⁹⁸² *Infra* III.3.4.1.1.2.

⁹⁸³ Zie o.a. L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 116; “EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa”, http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

⁹⁸⁴ Datzelfde jaar werd nog van deze uitgebreide bevoegdheid gebruik gemaakt door middel van een luchtaanval op een piratenbasis nabij Harardheere, waarbij wapens, materiaal en andere faciliterende middelen vernietigd werden (zie o.a. Besluit 2012/174/GBVB van de Raad van 23 maart 2012 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L 89/69 van 27 maart 2012*; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 386-387; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855; L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 103; “EU expands Somali pirate mission to include attacks on land bases”, *The Guardian*, 23 maart 2012; “Toughening its stand, European Union sends forces to strike Somali pirate base”, *New York Times*, 15 mei 2012).

⁹⁸⁵ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 5; “Friendly approaches”, *Maritime Security Review*, 29 juli 2013; “23 Friendly Approaches In 3 Days”, *Maritime Security Review*, 1 oktober 2013.

⁹⁸⁶ Bij elke *friendly approach* wordt water en voedsel ter beschikking gesteld en indien nodig ook technische of medische hulp verstrekt.

bewegingsvrijheid van piraten fors beperkt. Kort na de beslissing van de NAVO om *Operation Ocean Shield* stop te zetten en op andere prioriteiten in te zetten, kon het besluit van de EU om het mandaat van EUNAVFOR – Operatie Atalanta tot december 2018 te verlengen op blijdschap en opluchting van de Somalische overheid en de scheepvaartsector rekenen.⁹⁸⁷ De Europese Raad wees een significant budget toe aan de operatie en men bleek vastberaden om met dezelfde focus en inzet door te gaan op het gecreëerde elan, ondanks de afwezigheid van grootschalige piraterijactiviteit.

3.3.4.3 EUCAP NESTOR

Via EUCAP NESTOR werd ook voorzien in de ontplooiing van de maritieme capaciteiten: de betrokken staten werden ondersteund bij het ontwikkelen van zelfstandige, duurzame maritieme beveiliging en de focus lag vooral op het trainen van kustwachteenheden, de uitbouw van de marinevloot en het doorvoeren van juridische hervormingen.⁹⁸⁸ Het initiatief werd midden 2012 voor een initiële periode van twee jaar in het leven geroepen om EUNAVFOR – Operatie Atalanta aan te vullen met een component aan land.⁹⁸⁹ In tegenstelling tot MARSIC was de steun wel niet op alle lidstaten van de *Djibouti Code of Conduct* gericht en focuste het specifiek op Djibouti, Somalië, Kenia, Tanzania en de Seychellen, de directe bondgenoten van de EU in de strijd tegen piraterij. De civiele missie werd gekaderd binnen het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid van de EU en functioneerde onder de auspiciën van het *Political and Security Committee (PSC)*.⁹⁹⁰ Het paste samen met EUNAVFOR binnen de zogenaamde ‘*Comprehensive Approach*’ van de EU, een totaalaanpak die tot doel heeft om niet enkel de symptomen, maar ook de onderliggende oorzaken van piraterij aan te pakken: het werd al meermaals geopperd dat succesvolle piraterijbestrijding een harmonieuze combinatie van enerzijds politieke, diplomatieke bijstand en ontwikkelingshulp en anderzijds juridische en militaire steun en adequate internationale coördinatie vergt.⁹⁹¹ De eerste actie van EUCAP NESTOR betrof het inzetten van een kernteam in september 2012, waarna begin 2013 een bestuursorgaan voor de missie werd samengesteld en in de daaropvolgende maanden een hoofdkwartier in Djibouti en een kantoor in de Seychellen werden geopend.⁹⁹²

⁹⁸⁷ Zie o.a. Besluit 2016/2082/GBVB van de Raad van 28 november 2016 tot wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L* 321/53 van 29 november 2016; “EUNAVFOR Somalia Operation Atalanta: operation’s mandate extended until 31 December 2018”, Europese Unie, 28 november 2016.

⁹⁸⁸ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 11; C. BUEGER, “In search for a mission? The EU’s regional training mission EUCAP Nestor”, *Piracy Studies*, 18 oktober 2013; “EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa”, http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

⁹⁸⁹ Zie Besluit 2012/389/GBVB van de Raad van 16 juli 2012 betreffende de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L* 187/40 van 17 juli 2012.

⁹⁹⁰ Zie C. BUEGER, “In search for a mission? The EU’s regional training mission EUCAP Nestor”, *Piracy Studies*, 18 oktober 2013; “EU Factsheet: EUCAP NESTOR/EUCAP Somalia”, <https://www.eucap-som.eu/fact-sheet/> (geraadpleegd op 25 juli 2017); “EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa”, http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

⁹⁹¹ Zie “Co-operation in the Horn of Africa”, *Maritime Security Review*, 9 augustus 2013.

⁹⁹² Zie Besluit 2013/41/GBVB van het Politiek en Veiligheidscomité van 11 januari 2013 tot instelling van het Comité van contribuanten aan de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L* 20/50 van 23 januari 2013.

De missie kende een moeizame start: het was onduidelijk welke plaats *EUCAP NESTOR* zou innemen naast de initiatieven van de IMO, de *UNODC* en het *UNDP*, dat vergelijkbare steunmaatregelen en doelstellingen nastreefden, en het risico op overlapping was groot. Er heerste grote onzekerheid omtrent de wijze waarop de objectieven van *EUCAP NESTOR* in de praktijk geïmplementeerd moesten worden en de missie kampte bij het opstarten met een personeelsprobleem: de vereiste expertise was niet onmiddellijk beschikbaar, gelet op de specifieke niche en het feit dat veel van de gevraagde deskundigen reeds voor één van de andere steuninitiatieven werkzaam waren.⁹⁹³ Een andere tegenslag betrof de houding van twee van de begunstigde staten: hoewel Djibouti en de Seychellen vol lof waren over de missie, bleken Kenia en Tanzania niet bereid om te participeren.⁹⁹⁴ De kern van het probleem was dat beide landen uit waren op de levering van hulpmiddelen, terwijl het mandaat van *EUCAP NESTOR* voornamelijk focust op het aanbrengen van vaardigheden, kennis en expertise.⁹⁹⁵ Door de verschillende problemen bleven de activiteiten van *EUCAP NESTOR* in het begin vrij beperkt en werd er voornamelijk samengewerkt met de Seychellen en Djibouti: kustwachtoefeningen, trainingsprogramma's en workshops werden afgewerkt en er werd een regionale conferentie omtrent maritieme beveiliging georganiseerd.⁹⁹⁶ Midden 2013 werd het steeds duidelijker dat de missie het moeilijk had om haar objectieven te realiseren: op papier leek alles te kloppen, maar in de praktijk heersten er ernstige twijfels over de meerwaarde die *EUCAP NESTOR* had ten aanzien van de andere steunprogramma's, die op meer ervaring in de sector en de regio konden terugvallen.⁹⁹⁷ Het project werd mede door de vormgeving van het logo voorgesteld als het laatste puzzelstuk richting efficiënte piraterijbestrijding, maar zocht verwoed naar haar rol in het groter geheel.⁹⁹⁸

De recente strategie om adviseurs van *EUCAP NESTOR* in de regionale maritieme beveiligingsinstanties te integreren en zich niet louter te beperken tot het aanbieden van gespecialiseerde training en workshops bleek veelbelovend en kon het tij misschien doen keren. Het opdrogen van de financiële middelen van de andere steunprogramma's zou in principe opportuniteiten moeten bieden om het belang van de missie te vergroten en het overnemen van de steun aan de *Djibouti Code of Conduct*, één van de hoekstenen van de regionale piraterijbestrijding, leek een ideale strategie.⁹⁹⁹ *EUCAP NESTOR* probeerde in elk geval de banden met *EUNAVFOR* te

⁹⁹³ Zie C. BUEGER, "In search for a mission? The EU's regional training mission EUCAP Nestor", *Piracy Studies*, 18 oktober 2013.

⁹⁹⁴ Zie C. BUEGER, "In search for a mission? The EU's regional training mission EUCAP Nestor", *Piracy Studies*, 18 oktober 2013.

⁹⁹⁵ Vooral Kenia ontving reeds heel wat immateriële steun in de vorm van training en opleiding en was op het punt gekomen dat de aanwezigheid van geschikt materiaal noodzakelijker was (zie C. BUEGER, "In search for a mission? The EU's regional training mission EUCAP Nestor", *Piracy Studies*, 18 oktober 2013).

⁹⁹⁶ In 2013 werden *EUCAP NESTOR*-experts in de Seychellen gestationeerd om de capaciteitsuitbouw van de plaatselijke kustwacht, luchtmacht, politie en justitie op te volgen (zie "Counter piracy training for Djiboutian Navy", *Maritime Security Review*, 26 april 2013; "Combined counter-piracy exercise", *Maritime Security Review*, 29 april 2013; "Counter-piracy exercise", *Maritime Security Review*, 15 januari 2014).

⁹⁹⁷ Zie Besluit 2013/367/GBVB van de Raad van 9 juli 2013 tot wijziging van Besluit 2012/389/GBVB betreffende de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (*EUCAP NESTOR*), *P.B. L* 189/12 van 10 juli 2013.

⁹⁹⁸ Zie C. BUEGER, "In search for a mission? The EU's regional training mission EUCAP Nestor", *Piracy Studies*, 18 oktober 2013.

⁹⁹⁹ Er moesten wel snel positieve resultaten geboekt worden, want het mandaat van *EUCAP NESTOR* liep normaal in 2014 af en zou niet zomaar verlengd worden indien het initiatief niet bewees dat het een verschil kon maken (zie C. BUEGER, "In search for a mission? The EU's regional training mission EUCAP Nestor", *Piracy Studies*, 18 oktober 2013).

versterken door gezamenlijke piraterijbestrijdingsoefeningen te organiseren, die een mooie illustratie van de *Comprehensive Approach* van de EU vormden en de onderlinge verstandhouding ten goede kwamen: de Seychelse kustwacht en de Djiboutiaanse marine werden reeds betrokken bij deze oefeningen, waarbij intercepties en aanhoudingen van verdachte schepen werden gesimuleerd, en EUCAP NESTOR hield zich ondertussen ook bezig met de ontwikkeling van een praktisch handboek omtrent bewijsvergaringsprocedures.¹⁰⁰⁰

Nadat het mandaat van EUCAP NESTOR eind 2014 al voor twee jaar verlengd werd¹⁰⁰¹, volgde ook in 2016 dezelfde beslissing: de missie zou nog minstens tot eind 2018 doorgaan met haar werkzaamheden.¹⁰⁰² Reeds na de eerste verlenging verschoven echter de accenten: de focus zou eerst en vooral op Somalië gelegd worden en slechts in tweede instantie op Djibouti, de Seychellen en Tanzania.¹⁰⁰³ Aan de doelstellingen en het takenpakket werd ook gesleuteld: de oorspronkelijke lange lijst met specifieke objectieven werd vervangen door een korte opsomming van algemeen verwoorde ambities. Deze aanpassingen werden bij de verlenging in 2016 nog meer kracht bijgezet: de missie werd hernoemd tot EUCAP Somalia en zou zich in de toekomst enkel nog over Somalië ontfermen.¹⁰⁰⁴ EUCAP Somalia verleent steun aan Somalië bij het versterken van zijn maritieme beveiligings- en rechtshandhavingscapaciteiten met het oog op een doeltreffende handhaving van de beoogde maritieme wetgeving.

3.3.4.4 Critical Maritime Routes Programme

Onder het Stabiliteitsinstrument (*Instrument for Stability of IfS*), een in 2006 gecreëerd politiek en financieel apparaat van de EU dat er voornamelijk op gericht is om de veiligheid en stabiliteit in derde landen te versterken, kwam men in 2009 ook met het *Critical Maritime Routes (CMR)*¹⁰⁰⁵-programma op de proppen, dat focust op maritieme beveiliging en efficiënte communicatie in risicogebieden om lokale en globale economische groei te stimuleren.¹⁰⁰⁶ Vier projecten van het CMR-programma zijn relevant voor de Somalische piraterij: het *Critical Maritime Routes in the Indian Ocean (CRIMARIO)*¹⁰⁰⁷-project, dat een kader moet bieden voor de ontwikkeling van nieuwe beveiligingsinitiatieven voor essentiële maritieme routes in de regio en continuïteit wil creëren op

¹⁰⁰⁰ Zie C. BUEGER, "In search for a mission? The EU's regional training mission EUCAP Nestor", *Piracy Studies*, 18 oktober 2013; "Counter piracy training for Djiboutian Navy", *Maritime Security Review*, 26 april 2013; "Combined counter-piracy exercise", *Maritime Security Review*, 29 april 2013; "Counter-piracy exercise", *Maritime Security Review*, 15 januari 2014; "Co-operation in the Horn of Africa", *Maritime Security Review*, 9 augustus 2013.

¹⁰⁰¹ Zie Besluit 2014/485/GBVB van de Raad van 22 juli 2014 tot wijziging van Besluit 2012/389/GBVB betreffende de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L* 217/39 van 23 juli 2014.

¹⁰⁰² Zie Besluit 2016/2240/GBVB van de Raad van 12 december 2016 tot wijziging van Besluit 2012/389/GBVB betreffende de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L* 337/18 van 13 december 2016; "Somalië: missies EUCAP EN EUTM verlengd", Europese Unie, 12 december 2016.

¹⁰⁰³ Zie "EU Factsheet: EUCAP NESTOR/EUCAP Somalia", <https://www.eucap-som.eu/fact-sheet/> (geraadpleegd op 25 juli 2017).

¹⁰⁰⁴ Website: www.eucap-som.eu.

¹⁰⁰⁵ Website: www.criticalmaritimeroutes.eu.

¹⁰⁰⁶ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 23-24; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

¹⁰⁰⁷ Website: www.crimario.eu.

vlak van maritieme surveillance, de *Critical Maritime Routes Law Enforcement Agency (CRIMLEA)*, die nationale rechtshandavingsinstanties in staat wil stellen om efficiënt te reageren tegen maritieme piraterij en geïmplementeerd wordt door *INTERPOL*, het *CMR Monitoring, Support and Evaluation Mechanism (CRIMSON)*, dat de transnationale coördinatie en complementariteit tussen de *CMR*-projecten en onder andere relevante EU-initiatieven moet aansterken en de implementatie en evaluatie van het overkoepelend project behartigt, en ten slotte het *Enhancing Maritime Security and Safety through Information Sharing and Capacity Building (MARSIC)*-project, het belangrijkste instrument ter promotie en aanscherping van de principes van de *Djibouti Code of Conduct* en de maritieme beveiligingscapaciteiten van de regionale landen¹⁰⁰⁸ dat in 2010 voor een periode van vijf jaar in het leven werd geroepen en een goede relatie opbouwde met het *Regional Maritime Rescue Coordination Centre*.¹⁰⁰⁹

3.3.4.5 MASE

Het *Programme to Promote Regional Maritime Security (MASE)*, dat binnen het kader van het *European Development Fund (EDF)*¹⁰¹⁰ en in samenwerking met de *UNODC* werd opgezet, bleek ook veelbelovend.¹⁰¹¹ *MASE* maakt deel uit van de *Comprehensive Approach* van de EU en zou over een periode van vijf jaar geïmplementeerd worden door vier regionale organisaties: de *COMESA*, *EAC*, *Indian Ocean Commission (Commission de l'Océan Indien of COI)*¹⁰¹² en *IGAD*.¹⁰¹³ Het programma beoogde de *ESA-IO Regional Strategy* te ondersteunen, dat in 2010 in Mauritius werd aangenomen om piraterijbestrijding en maritieme beveiliging te stimuleren.¹⁰¹⁴ Vooral het ontwikkelen van een piraterijbestrijdingsstrategie aan land, het uitbouwen van het judicieel bestel, betere arrestatie- en vervolgingscijfers, adequatere surveillance en patrouillering van de kustlijn en toenemende aandacht

¹⁰⁰⁸ Het initiatief focuste voornamelijk op informatie-uitwisseling en training: *MARSIC* hielp bijvoorbeeld actief mee bij het opzetten van het *Djibouti Regional Training Centre* (*supra* III.2.1.3).

¹⁰⁰⁹ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 23-24; "EU Factsheet: Critical Maritime Routes Programme – Projects", <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/> (geraadpleegd op 25 juli 2017).

¹⁰¹⁰ Het *European Development Fund* is het hoofdinstrument van de Europese Unie voor wat ontwikkelingshulp- en samenwerking in Afrika, de Caraïben, de Stille Oceaan en overzeese territoria van lidstaten betreft (zie "EU Factsheet: European Development Fund", https://ec.europa.eu/europeaid/funding/funding-instruments-programming/funding-instruments/european-development-fund_en (geraadpleegd op 25 juli 2017)).

¹⁰¹¹ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; "Contact Group on Piracy", Maritime Security Review, 27 december 2013; "37 million to fight piracy", Maritime Security Review, 22 mei 2013; "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

¹⁰¹² Website: www.commissionoceanindien.org.

¹⁰¹³ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 11-12; "EU Factsheet: Program to Promote Regional Maritime Security (MASE)", https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/8407/program-promote-regional-maritime-security-mase_en (geraadpleegd op 6 maart 2017).

¹⁰¹⁴ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 11; "EU Factsheet: Program to Promote Regional Maritime Security (MASE)", https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/8407/program-promote-regional-maritime-security-mase_en (geraadpleegd op 6 maart 2017); "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

voor het achterliggend financieel netwerk behoorden tot de ambities.¹⁰¹⁵ De EU hechtte veel belang aan adequate maritieme beveiliging, aangezien men van mening was dat dit de regionale ontwikkeling en handel naar een hoger niveau kon tillen en zo een grote impact kon hebben op het dagelijks leven van de plaatselijke bevolking. Het voorzien van haalbare economische alternatieven voor Somalische jongeren behoorde eveneens tot de doelstellingen en sturing door sterke figuren in de gemeenschap werd heel belangrijk geacht om hen op het rechte pad te houden.¹⁰¹⁶ In de kwetsbare gebieden werden dan ook campagnes gevoerd om het piraterijprobleem in de schijnwerpers te plaatsen en het was uiteindelijk de bedoeling om de plaatselijke gemeenschappen in staat te stellen om zelf oplossingen te formuleren. Via *Start-up MASE*, een 18 maand durend project dat in 2012 van start ging en het hoofdproject moest voorbereiden, werd onmiddellijk de nodige implementatiecapaciteit uitgebouwd om reeds op korte termijn een impact te realiseren in afwachting van de volledige inwerkingtreding van *MASE*, dat na de uitdoving van *Start-up MASE* midden 2013 gelanceerd werd.¹⁰¹⁷

3.3.4.6 EUTM Somalia

Hoewel het niet specifiek op piraterij is gericht, moeten er ook enkele woorden gewijd worden aan *EU Training Mission Somalia (EUTM Somalia)*¹⁰¹⁸, een militaire trainingsmissie die in april 2010 in het leven werd geroepen door de Europese Unie en tot doel had om de Somalische overgangsregering en de veiligheidstroepen van het land te ondersteunen.¹⁰¹⁹ Dit initiatief maakt immers ook deel uit van de *Comprehensive Approach* van de EU, die een oplossing zoekt voor de wortels van het probleem en van Somalië een stabiele staat wenst te maken. De militaire trainingsmissie draagt bij tot de capaciteitsuitbouw van het Somalisch leger via drie pijlers: opleiding, begeleiding en advies.¹⁰²⁰ Door op Oegandees grondgebied in nauwe samenwerking met de Somalische militaire staf te voorzien in de opleiding van duizenden Somalische soldaten, met specifieke focus op onderofficieren, specialisten en trainers, verkreeg *EUTM Somalia* veel aanzien en werden goede relaties opgebouwd

¹⁰¹⁵ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; "EU Factsheet: Program to Promote Regional Maritime Security (MASE)", https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/8407/program-promote-regional-maritime-security-mase_en (geraadpleegd op 6 maart 2017); "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

¹⁰¹⁶ Zie o.a. "We must isolate piracy ringleaders and financiers", *Maritime Security Review*, 26 november 2012.

¹⁰¹⁷ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 11.

¹⁰¹⁸ Website: www.eutm-somalia.eu.

¹⁰¹⁹ Zie Besluit 2010/96/GBVB van de Raad van 15 februari 2010 betreffende een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden (EUTM Somalia), *P.B.* L 44/16 van 19 februari 2010; Besluit 2010/197/GBVB van de Raad van 31 maart 2010 betreffende de aanvang van een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden (EUTM Somalia), *P.B.* L 87/33 van 31 maart 2010; Besluit 2011/483/GBVB van de Raad van 28 juli 2011 tot wijziging en verlenging van Besluit 2010/96/GBVB betreffende een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden (EUTM Somalia), *P.B.* L 198/37 van 30 juli 2011; Besluit 2012/835/GBVB van de Raad van 21 december 2012 tot wijziging en verlenging van Besluit 2010/96/GBVB betreffende een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden (EUTM Somalia), *P.B.* L 357/13 van 28 december 2012; Besluit 2013/44/GBVB van de Raad van 22 januari 2013 tot wijziging en verlenging van Besluit 2010/96/GBVB betreffende een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden, *P.B.* L 20/57 van 23 januari 2013.

¹⁰²⁰ Zie "EU Factsheet: Military Training Mission in Somalia (EUTM Somalia)", https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eutm-somalia_en (geraadpleegd op 25 juli 2017).

met stakeholders uit de regio. Eind 2016 werd het mandaat van *EUTM Somalia*, samen met *EUNAVFOR – Operatie Atalanta* en *EUCAP NESTOR* die ook onder het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid van de EU vallen, verlengd tot eind 2018.¹⁰²¹

3.3.4.7 Overige EU-initiatieven

Los van de hiervoor beschreven initiatieven probeerde de Europese Unie nog op uiteenlopende manieren de banden met Somalië te versterken¹⁰²² en samenwerking op vlak van maritieme beveiliging en economische ontwikkeling te promoten.¹⁰²³ De EU zag bijvoorbeeld in dat het gebrek aan *maritime situational awareness* in de regio een belangrijk aspect van het probleem vormde en voorzag daarom in 2010 in een wetenschappelijk proefproject omtrent piraterij en maritiem bewustzijn (*Pilot Project on Piracy, Maritime Awareness and Risks*), dat in goede banen werd geleid door het *Joint Research Centre (JRC)* van de Europese Commissie.¹⁰²⁴ Met het oog op het verkrijgen van *real time*-informatie omtrent de diverse activiteiten in het maritiem domein werd het nut van veroorloofbare technische middelen zoals satelliettechnologie geëvalueerd en men trachtte de betrokken landen op termijn in staat te stellen om potentiële dreigingen tijdig te identificeren.

Ten slotte moet nog melding gemaakt worden van de bijdrage van de EU in de strijd tegen *IUU fishing*: hoewel deze inspanningen niet rechtstreeks betrekking hebben op piraterijbestrijding, wordt illegale visserij immers vaak aanzien als één van de belangrijke aanleidingen voor de piraterijproblematiek.¹⁰²⁵ Het nationaal visserijbeleid werd ondersteund door surveillance-activiteiten conform de relevante samenwerkingsovereenkomsten in de Indische Oceaan en er werd voorzien in technische assistentie via de *ACP FISH II*- en *Environment and Sustainable Management of Natural Resources including Energy (ENRTP)*-programma's.¹⁰²⁶ Door middel van de creatie van een regionaal surveillanceplan in de zuidwestelijke Indische Oceaan wou men illegale visserij tegengaan en duurzaam beheer van bepaalde visbestanden waarborgen.¹⁰²⁷ Ondertussen werd ook het

¹⁰²¹ Zie "Somalië: missies EUCAP en EUTM verlengd", Europese Unie, 12 december 2016.

¹⁰²² De EU streeft een langetermijnoplossing na en manifesteerde zich bij de heropbouw van Somalië als de grootste donor: tussen 2008 en 2012 werd bijna 500 miljoen euro besteed aan adequaat bestuur, veiligheid en economische groei in het land, deels via projecten van het *UNDP* (zie "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017)).

¹⁰²³ Zie o.a. "EU and Somali federal government meet", *Maritime Security Review*, 26 juni 2013.

¹⁰²⁴ Zie Resolutie van het Europees Parlement van 23 oktober 2008 over zeepiraterij, *P.B. C 15E/12* van 21 januari 2010; P. KOUTRAKOS en A. SKORDAS (eds.), *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, Oxford, Hart Publishing, 2014, 149; "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

¹⁰²⁵ Zie o.a. P. KERINS, "Somali Perspectives on Piracy and Illegal Fishing", *Oceans Beyond Piracy*, 11 juli 2016; G. SCHBLEY en W. ROSENAU, "Piracy, Illegal Fishing, and Maritime Insecurity in Somalia, Kenya, and Tanzania", *CNA Strategic Studies*, september 2013.

¹⁰²⁶ Zie "EU Factsheet: ACP FISH II", <http://www.acpfish2-eu.org/> (geraadpleegd op 25 juli 2017); "EU Factsheet: Programme for the Environment and Sustainable Management of Natural Resources, including Energy (ENRTP)", https://ec.europa.eu/europeaid/programme-environment-and-sustainable-management-natural-resources-including-energy-enrtp_en (geraadpleegd op 25 juli 2017); "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

¹⁰²⁷ Zie o.a. "EU Factsheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", http://eeas.europa.eu/archives/docs/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf (geraadpleegd op 26 juli 2017).

regionaal *Smart-Fish*-programma in de Indische Oceaan gelanceerd door de COI, dat tot doel had om duurzame exploitatie van visserijgebieden te promoten en zo verbeterde sociale, economische en ecologische ontwikkeling in de gebieden rond de Indische Oceaan ambieerde.¹⁰²⁸

3.3.5 NAVO

De Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO)¹⁰²⁹ voorzag in *Operation Allied Provider* (oktober 2008 - december 2008), *Operation Allied Protector* (maart 2009 - augustus 2009) en *Operation Ocean Shield* (augustus 2009 - november 2016), die allen een bijdrage trachtten te leveren aan *Operation Enduring Freedom – Horn of Africa*.¹⁰³⁰ *Operation Ocean Shield*, die van start ging in augustus 2009, nam de taken van de voorgaande operaties over, waaronder het beschermen van schepen van het Wereldvoedselprogramma en het uitvoeren van preventieve patrouilles in de regio, en had tot doel om het aantal en de succesratio van de piraterijaanvallen te doen dalen.¹⁰³¹ Zowel NAVO-lidstaten als derde landen namen deel en de leidinggevende rol over de vloot werd volgens een rotatiesysteem, dat afwisselde naargelang de nationaliteit van de schepen, aan één oorlogsschip toegekend. Er werden hoofdzakelijk Britse en Amerikaanse oorlogsschepen ingezet, maar ook schepen van andere staten werden gebruikt. *NATO Task Force 508*, dat een gelijkaardige taakomschrijving als *CTF-151* had, speelde de belangrijkste rol binnen *Operation Ocean Shield* en men probeerde steeds te voorzien in de nodige coördinatie met de partners om de piraterij rond de Hoorn van Afrika zo efficiënt mogelijk te bestrijden.¹⁰³²

Operation Ocean Shield wou de maritieme beveiliging in de regio opwaarderen door zorgvuldige opvolging van nieuwe piraterijtactieken, nauw overleg met andere initiatieven, toenemende aandacht voor regionale capaciteitsuitbouw en doorgedreven focus op aspecten waar het een effectieve meerwaarde kon betekenen.¹⁰³³ Een strategisch plan van de operatie uit 2012 benadrukte de noodzaak om de logistiek achter de piraterijactiviteiten aan te pakken door onder andere piratenskipps en -materiaal onklaar te maken, trackingsystemen te bevestigen op moederschepen en het gebruik van geweld toe te laten om van piraterij verdachte schepen te beschadigen of vernietigen. Via het *NATO Shipping Centre* kon de scheepvaartsector tevens piraterijactiviteiten melden om toekomstige aanvallen te vermijden en de *maritime situational awareness* te vergroten. Na vele jaren trouwe dienst maakte de NAVO echter eind 2016 bekend dat het zijn piraterijbestrijdingsmissie stopzette, waarna alle schepen en patrouillevliegtuigen werden

¹⁰²⁸ Website: www.smart-fish.eu.

¹⁰²⁹ Website: www.nato.int.

¹⁰³⁰ Zie J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 17-18; P. MALLIA, "The fight against piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia: international cooperation illustrated" in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *Serving the rule of international maritime law: essays in honour of professor David Joseph Attard*, New York, Routledge, 2010, 216-232; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 385; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 57; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 22-23; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 157; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 3.

¹⁰³¹ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 157.

¹⁰³² Zie "Counter piracy task forces meet up", *Maritime Security Review*, 19 september 2013.

¹⁰³³ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 157.

teruggetrokken uit de regio.¹⁰³⁴ De beslissing zat er al een tijdje aan te komen, aangezien de Somalische piraterij significant was afgenomen en de NAVO zijn middelen voor andere doeleinden wou inzetten. De globale veiligheidssituatie was sinds de aanvang van *Operation Ocean Shield* immers grondig gewijzigd en de NAVO wou zijn maritiem beleid daaraan aanpassen: zo leek het afhouden van Rusland in de Zwarte Zee, na de annexatie van de Krim in 2014, en het tegenwerken van mensensmokkel in de Middellandse Zee op dat moment prioriteit te genieten.

3.3.6 Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia

3.3.6.1 Situering

Los van de hiervoor besproken initiatieven zijn er nog tal van projecten die de Somalische piraterijproblematiek trachtten te neutraliseren, maar deze kunnen onmogelijk allemaal belicht worden.¹⁰³⁵ Het spreekt voor zich dat onderlinge afstemming binnen dit ingewikkeld kluwen van cruciaal belang is: multinationale inspanningen hebben nood aan extensieve coördinatie op alle vlakken, gaande van administratie en procedures tot communicatie en logistiek.¹⁰³⁶ De *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)*¹⁰³⁷, een onder de auspiciën van de VN¹⁰³⁸ opgericht coördinatiemechanisme voor alle nationale, regionale en internationale initiatieven ter bestrijding van piraterij rond de Hoorn van Afrika, is in dat opzicht zeer belangrijk.¹⁰³⁹ Meer dan tachtig staten, internationale organisaties, ngo's en industriegroepen die een gemeenschappelijk belang hebben bij het bestrijden van piraterij maken op vrijwillige basis deel uit van dit internationaal overlegforum voor politieke, militaire en non-gouvernementele acties, dat in januari 2009 in New York werd opgezet op aandringen van de Verenigde Staten.¹⁰⁴⁰ In 2008 had Amerikaans minister voor Buitenlandse Zaken Condoleezza Rice immers binnen de VN-Veiligheidsraad verklaard dat de reactie van de internationale gemeenschap op de piraterijproblematiek minder effectief was dan de som der delen en dat de Verenigde Staten bereid waren om samen met alle partners een coördinatieforum te creëren om een einde te stellen aan dit vervelend probleem.¹⁰⁴¹ Er werd ook bezorgdheid geuit

¹⁰³⁴ Zie o.a. "NATO ends counter-piracy mission as focus shifts to Mediterranean", Business Insider, 23 november 2016; "NATO ends anti-piracy op", Maritime Security Review, 25 november 2016.

¹⁰³⁵ Voor een volledig overzicht: "OBP Factsheet: Interactive Guide to International Efforts to Address Piracy in the Indian Ocean Region", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/indian-ocean-region> (geraadpleegd op 6 december 2016).

¹⁰³⁶ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116-118.

¹⁰³⁷ Website: www.lessonsfrompiracy.net.

¹⁰³⁸ Zie o.a. Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); Resolutie 1918 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (27 april 2010), *UN Doc. S/RES/1918* (2010).

¹⁰³⁹ Zie J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 17; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; H. TIERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 90; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 26; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 56-57; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 11; D. A. ZACH, D. C. SEYLE en J. V. MADSEN, "Burden-sharing Multi-level Governance: A Study of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia", *Oceans Beyond Piracy*, 29 april 2013.

¹⁰⁴⁰ Zie "Contact Group on Piracy", Maritime Security Review, 27 december 2013; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 11; J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013.

¹⁰⁴¹ Zie Conclusions 6046th meeting of the Security Council of the United Nations (16 februari 2008), *UN Doc. S/PV.6046* (2008); "Combating the Scourge of Piracy", U.S. Department of State, 16 december 2008; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 11.

omtrent de straffeloosheid die piraten en hun kopstukken genoten en het belang van landoperaties werd benadrukt, aangezien de geschiedenis aantoonde dat maritieme operaties alleen vaak niet volstaan om piraterij te neutraliseren. Dit gaf aanleiding tot Resolutie 1851 van de VN-Veiligheidsraad¹⁰⁴², die alle betrokken staten en organisaties opriep om een internationaal coöperatiemechanisme uit te werken en zo in de creatie van de *Contact Group* voorzag.¹⁰⁴³ Deze coalitie beoogde de gezamenlijke inspanningen van de verschillende actoren te faciliteren en te streven naar complementariteit in de strijd tegen de Somalische piraterij, die de regionale stabiliteit en internationale handel bedreigde.

3.3.6.2 Werking

In de beginfase, wanneer voornamelijk gefocust werd op de bulkvervolgving van *low level*-piraten, bestond de CGPCS slechts uit vier werkgroepen, maar toen er geleidelijk meer aandacht werd besteed aan het aanpakken van de kopstukken en financiers, bleek een bijkomende werkgroep rond vervolging en rechtshandhaving noodzakelijk.¹⁰⁴⁴ Het initiatief is nu dus samengesteld uit vijf werkgroepen, die respectievelijk operationele maritieme coöperatie, informatie-uitwisseling en capaciteitsuitbouw (voorgezeten door het Verenigd Koninkrijk), juridische en gerechtelijke aspecten (voorgezeten door Denemarken), zelfverdediging door de commerciële scheepvaart (voorgezeten door Zuid-Korea), publieke bewustmaking en diplomatie (voorgezeten door Egypte) en illegale geldstromen en georganiseerde misdaadnetwerken (voorgezeten door Italië) behandelen.¹⁰⁴⁵ Onder deze structuur werd onder meer de coördinatie van militaire acties gefaciliteerd, worden de *Best Management Practices* gepromoot en werd het *International Trust Fund to Support Initiatives of States Countering Piracy off the Coast of Somalia* opgericht.¹⁰⁴⁶

De CGPCS steunt op een brede waaier van internationale expertise en ervaring en gaat uit van een zeer pragmatische aanpak, waarbij het nauw samenwerkt met vertegenwoordigers van de Somalische overheden en andere Oost-Afrikaanse staten. Het internationaal partnerschap zorgde voor adequaat gecoördineerde maatregelen en droeg zo zeker zijn steentje bij in de strijd tegen de piraterij rond de Hoorn van Afrika. *Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)*, een kader voor maandelijks georganiseerde conferenties dat in 2008 in het leven werd geroepen, op basis van een rotatiesysteem wordt voorgezeten door de CMF, de NAVO en EUNAVFOR¹⁰⁴⁷ en tot doel heeft om de complementariteit van de piraterijbestrijdingsoperaties van de verschillende landen en *task forces* te

¹⁰⁴² Zie Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008).

¹⁰⁴³ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 11.

¹⁰⁴⁴ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 11.

¹⁰⁴⁵ Zie "Contact Group on Piracy", *Maritime Security Review*, 27 december 2013; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 56-57; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 11.

¹⁰⁴⁶ De verwezenlijkingen van het *International Trust Fund to Support Initiatives of States Countering Piracy off the Coast of Somalia* werden in november 2013 aanschouwelijk gemaakt tijdens een rondleiding voor een aantal sponsorstaten in Puntland en Somaliland, georganiseerd door de UNODC (zie "Contact Group on Piracy", *Maritime Security Review*, 27 december 2013).

¹⁰⁴⁷ Oorspronkelijk waren enkel leden van deze organisaties op de vergaderingen vertegenwoordigd, maar thans zetelen ook heel wat andere landen op de maandelijks vergaderingen (zie P. K. GOSH, "Shared Awareness and Deconfliction Initiative: Can the success story be applied to Southeast Asia?", *Indo-Asia-Pacific Defense Forum*, 23 februari 2016).

verzekeren, kan op zijn beurt als de meer operationele versie van dergelijk coördinatie-initiatief gezien worden.¹⁰⁴⁸ Binnen het kader van *SHADE* werd tevens het online communicatiesysteem *Mercury* opgezet, waardoor deelnemende patrouilleschepen voortdurend met elkaar in verbinding staan.¹⁰⁴⁹

Sinds het begin zag de *Contact Group* de noodzaak in van efficiëntere informatiestromen en spoorde het zijn leden aan om relevante inlichtingen en surveillancetechnieken met elkaar te delen. Door de samenwerking tussen de deelnemende landen te vergroten, droeg men bij tot de daling van de acute piraterijdreiging rond de Hoorn van Afrika, waardoor de focus nog meer op capaciteitsuitbouw kwam te liggen.¹⁰⁵⁰ Werkgroep 1 van *CGPCS* was cruciaal: het zette de *Capacity Building Coordination Group* op en ontwikkelde een online coördinatieplatform voor judiciële, strafrechtelijke en maritieme *capacity building*-activiteiten in Oost-Afrika, dat ervoor zorgde dat alle initiatieven en bijdragen in kaart werden gebracht en op elkaar werden afgestemd. Samen met werkgroep 2, die zich over juridische en gerechtelijke thema's ontfermde, werd het als één van de meest doeltreffende onderdelen van de *CGPCS* gezien.¹⁰⁵¹ Tijdens de begindagen van de *Contact Group* kampten de werkgroepen inzake rechtshandhaving (werkgroepen 2 en 5) wel met een probleem dat zich vaak voordoet bij dergelijke internationale coalities: de relevante ministeries en de academische wereld waren sterk vertegenwoordigd, terwijl er een tekort was aan mensen die het strafrecht in de praktijk beoefenen.¹⁰⁵² Werkgroep 2 nam daarom geleidelijk een pragmatischer karakter aan en zag het aantal openbaar aanklagers en inspecteurs in haar gelederen stijgen, wat grote voordelen opleverde bij het zoeken naar oplossingen voor uiteenlopende praktische problemen. Wat gebeurt er met piraten na aanhouding door de marine? Hoe worden gearresteerde piraterijverdachten voor een rechter gebracht? Wat wordt er gedaan met minderjarige piraten? En op welke manier wordt bewijsmateriaal best verzameld? Als reactie op dergelijke vragen ontwikkelde werkgroep 2 richtsnoeren voor onderzoek en vervolging, waaronder ook een '*prosecutor's toolkit*'.¹⁰⁵³ De inspanningen van de eenheid bij het ontwerp van internationale overeenkomsten die enerzijds voorzagen in de overdracht van piraterijverdachten aan regionale landen om daar vervolgd te worden en anderzijds de mogelijkheid creëerden om veroordeelde piraten terug naar Somalië te transfereren om daar hun straf uit te zitten, moeten ook geprezen worden en werkgroep 2 mengde zich bovendien in de problematiek van private maritieme beveiliging, waarover heel wat onduidelijkheid bestaat.

Werkgroep 5, waarvan het evoluerend mandaat voornamelijk focust op piratenleiders en achterliggende netwerken, kwam trager uit de startblokken en ondervond veel problemen door het gebrek aan handavings-, onderzoeks- en vervolgingsbevoegdheden. Men kan hoogstens coördineren, informatie uitwisselen en aanmoedigen, maar bij het aanpakken van de complexe

¹⁰⁴⁸ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 27; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 329; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 116; P. K. GOSH, "Shared Awareness and Deconfliction Initiative: Can the success story be applied to Southeast Asia?", *Indo-Asia-Pacific Defense Forum*, 23 februari 2016.

¹⁰⁴⁹ Zie P. K. GOSH, "Shared Awareness and Deconfliction Initiative: Can the success story be applied to Southeast Asia?", *Indo-Asia-Pacific Defense Forum*, 23 februari 2016.

¹⁰⁵⁰ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013.

¹⁰⁵¹ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 11.

¹⁰⁵² Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 29.

¹⁰⁵³ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 30.

financiële constructies achter de piraterijactiviteiten bleek dit onvoldoende.¹⁰⁵⁴ De *CGPCS* beschikt niet over politionele bevoegdheden of de mogelijkheid tot het aannemen van bindende beslissingen, waardoor de opties om de leden te mobiliseren zeer gering zijn en het in wezen neerkomt op georganiseerd 'vrijwilligerswerk'.¹⁰⁵⁵ *Peer pressure* kan echter niet onderschat worden: het initiatief heeft zijn invloed vooral te danken aan '*naming-and-praising*' en in mindere mate '*naming-and-shaming*', waardoor staten tot bepaalde handelingen worden aangezet. Het effect daarvan mag evenwel niet overdreven worden en men blijft uiteindelijk afhankelijk van de welwillendheid van de leden, die zelf tot de actie moeten overgaan om iets teweeg te brengen.

Ondanks de aard en beperkingen van de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* bleek het initiatief toch succesvol te zijn op verschillende fronten: het slaagde erin om een vertrouwd forum te creëren voor internationale communicatie en coördinatie inzake piraterijbestrijding en werkgroep 2 en 5 droegen duidelijk bij tot vlottere piraterijvervolging. Velen menen dat de *CGPCS* zijn succes voornamelijk te danken had aan de duidelijke afbakening van het gemeenschappelijk doel, de betrokkenheid van een groot aantal stakeholders en het flexibel en informeel karakter van het initiatief: het doorbreken van de bureaucratie en het diplomatiek formalisme was een schot in de roos en kon op heel wat bijval rekenen.¹⁰⁵⁶ Een nadeel van de informele aanpak was wel het gebrek aan een gestructureerd feedbackproces, waardoor positieve punten, negatieve aspecten en *lessons learned* slechts moeizaam geïdentificeerd konden worden en de werking dus minder vlot kon worden bijgestuurd. Verschillende leden gaven ook aan dat de meerwaarde van de *Contact Group* vooral bij bepaalde werkgroepen lag en dat de plenaire sessies minder nuttig waren: deze vergaderingen, waarop de werkzaamheden werden toegelicht en algemene verklaringen werden voorgelezen, vervielen al snel in routine en leverden weinig frisse ideeën op.

3.3.7 INTERPOL en Europol

3.3.7.1 Situering

De *International Criminal Police Organization (INTERPOL)*¹⁰⁵⁷ is een intergouvernementele organisatie die internationale politiesamenwerking en informatie-uitwisseling promoot en faciliteert.¹⁰⁵⁸ De organisatie werd opgericht in 1923, spijst haar jaarlijks budget voornamelijk met de jaarlijkse bijdragen van haar 190 lidstaten en heeft haar hoofdkwartier in Lyon. *INTERPOL* kent een rijke geschiedenis: de inspiratie voor de oprichting van de organisatie werd gehaald uit het onderzoek naar de Franse seriemoordenaar Joseph Vacher, waarbij verschillende Franse districten succesvol samenwerkten. Men wou dit veelbelovend model transponeren op internationaal vlak, maar de eerste pogingen bereikten geen resultaat: internationale politiecongressen in Monaco (1914) en New

¹⁰⁵⁴ Sinds 2013 speelde men dan ook met het idee om een groep op te richten die specifiek richting handhaving en vervolging georiënteerd is, maar het was nog maar de vraag of dit beoogd orgaan binnen het kader van de bestaande werkgroepen gecreëerd zou worden of als autonome eenheid zou functioneren (zie o.a. J. MACPHEE, "Beating the Banks: Hawala's Place in the Global Financial Environment and its Potential Links to Piracy", *Marine Affairs Program* 2012).

¹⁰⁵⁵ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 12.

¹⁰⁵⁶ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 29.

¹⁰⁵⁷ Website: www.interpol.int.

¹⁰⁵⁸ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 59-60; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31.

York (1922) leidden niet tot een formalisering van internationale politiesamenwerking.¹⁰⁵⁹ Op een conferentie in Wenen in 1923 slaagde men wel in zijn doel: de *International Criminal Police Commission (ICPC)* werd opgericht als voorloper van *INTERPOL*. Onder de stichtende landen bevonden zich onder meer Oostenrijk, Duitsland, Polen, China, Frankrijk, België en Nederland. Het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten werden slechts lid in respectievelijk 1928 en 1938.

De organisatie kende heel wat woelige jaren, aangezien het in 1938 in handen van Nazi-Duitsland viel en als inlichtingendienst voor de *Gestapo* werd ingeschakeld.¹⁰⁶⁰ Het voorzitterschap werd waargenomen door hoge *SS*-officieren en de meeste lidstaten trokken hun lidmaatschap in. Op het einde van de Tweede Wereldoorlog viel de organisatie terug in handen van de geallieerden en werd ze door vertegenwoordigers van België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk nieuw leven ingeblazen als de *International Criminal Police Organization*.¹⁰⁶¹ Het hoofdkwartier verschoof van Berlijn, waar het tijdens de oorlogsjaren was gevestigd, naar Parijs en later pas naar de huidige locatie in Lyon. Het ledenaantal groeide terug aan en *INTERPOL* ontwikkelde zich tot een nuttige, politiek neutrale organisatie, die zich actief mengt in de strijd tegen transnationale misdaad. Het moet wel benadrukt worden dat *INTERPOL* geen operationele rechtshandavingsinstantie met autonome politionele bevoegdheden is: de organisatie kan zelf geen onderzoek of vervolgingen instellen en kan dus slechts via handelingen van de lidstaten tot concrete resultaten bijdragen.¹⁰⁶²

*European Police Office (Europol)*¹⁰⁶³ is als organisatie zeer vergelijkbaar, aangezien het ook als coördinerend orgaan voor politionele samenwerking en uitwisseling van relevante inlichtingen fungeert, maar beperkt zich tot de Europese Unie.¹⁰⁶⁴ Net als *INTERPOL* betreft het geen operationele rechtshandavingsinstantie, maar *Europol* is wel nauwer betrokken bij het onderzoek en ondersteunend werk met betrekking tot maritieme piraterij: de organisatie beschikt over een analytisch team dat zich specifiek met piraterij bezighoudt en beheert zijn eigen piraterijdatabase, die voornamelijk door EU-lidstaten wordt gebruikt en minder kritiek te verwerken kreeg dan de database van *INTERPOL*.¹⁰⁶⁵ Discussies omtrent efficiëntie en potentiële overlapping duiken in dat opzicht uiteraard wel op: er heerst een algemene consensus dat er beter één internationaal coördinatiepunt wordt aangeduid om alle informatie te verzamelen en beheren.

¹⁰⁵⁹ Zie "Interpol Factsheet: History", <https://www.interpol.int/About-INTERPOL/History> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹⁰⁶⁰ Zie "Interpol Factsheet: History", <https://www.interpol.int/About-INTERPOL/History> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹⁰⁶¹ Zie o.a. "Interpol Factsheet: History", <https://www.interpol.int/About-INTERPOL/History> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹⁰⁶² Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31.

¹⁰⁶³ Website: www.europol.europa.eu.

¹⁰⁶⁴ Zie Verordening 2016/794/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Agentschap van de Europese Unie voor samenwerking op het gebied van rechtshandhaving (Europol) en tot vervanging en intrekking van de Besluiten 2009/371/JBZ, 2009/934/JBZ, 2009/935/JBZ, 2009/936/JBZ en 2009/968/JBZ van de Raad, *P.B. L* 135/53 van 24 mei 2016.

¹⁰⁶⁵ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31.

3.3.7.2 Initiatieven

Begin 2010 richtte *INTERPOL* de *Maritime Piracy Task Force* op om een belangrijke institutionele leemte en verschillende kennislacunes omtrent piraterijenetwerken op te vullen.¹⁰⁶⁶ Hoewel de eenheid klein was, speelde de *Maritime Piracy Task Force* een belangrijke rol als verbindingsorgaan tussen de nationale rechtshandavingsinstanties en de scheepvaartsector en verhoogde men het niveau en de coördinatie van *crime scene investigations*. Een belangrijke focus van de *Maritime Piracy Task Force* is het in kaart brengen van de financiële en organisatorische structuur achter de piraterijactiviteiten en het faciliteren van de opsporing en vervolging van *high value targets (HVT's)*. Er wordt veel belang gehecht aan de *Global Maritime Piracy Database*: de databank, die inlichtingen van piraterijonderzoeken verzamelt en duizenden gedetailleerde dossiers bevat met onder meer persoonlijke informatie over piratenleiders, financiers en bemiddelaars, overzichten van telefoniegebruik en verdachte bankactiviteiten en uitgebreide beschrijvingen van piraterij-incidenten, gehanteerde methodes en gebruikte wapens, werd in 2011 gecreëerd en kon onmiddellijk op veel lof rekenen van de VN.¹⁰⁶⁷ Stilaan doken er echter problemen op: er kwamen klachten omtrent de consistentie van het inputproces, de kwaliteit van de data en de moeilijkheden bij het doorvoeren van zoekopdrachten. Dit resulteerde in een substantiële daling van het vertrouwen in het *INTERPOL*-systeem, waarop het beheer van de database midden 2013 terug naar Washington werd overgeheveld: de databank werd namelijk grotendeels gefinancierd en opgebouwd door de Verenigde Staten en werd dan pas verplaatst naar Lyon.¹⁰⁶⁸ De beschikbare middelen voor het systeem bleken evenwel nog steeds beperkt, waardoor het onzeker was of de databank zich volledig zou kunnen herpakken.

Bij het bespreken van de *Global Maritime Piracy Database* is het nuttig om in te gaan op de bredere discussie omtrent internationale informatie-uitwisseling, aangezien *INTERPOL* het potentieel bezit om op dat vlak een cruciale rol te spelen.¹⁰⁶⁹ Doorgedreven informatie-uitwisseling via één globaal platform valt duidelijk te verkiezen boven de huidige situatie, waarbij verschillende informatienetwerken naast elkaar opereren en veel informatie verloren gaat of onbenut wordt (*closed-circuit information networks*).¹⁰⁷⁰ Er kunnen grofweg twee problematische situaties onderscheiden worden: de minst gevaarlijke hypothese houdt in dat dezelfde informatie meermaals via verschillende netwerken circuleert, wat deze systemen en de gebruikers overmatig belast en inefficiënt is, terwijl het meest nefaste scenario de tegenpool hiervan vormt en impliceert dat

¹⁰⁶⁶ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; J. MEYER en I. DE VRIES, "The role of Interpol in combating maritime piracy", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 108-120; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31.

¹⁰⁶⁷ Zie Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011); Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 322; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 231; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31; P. ST. HILAIRE, "Somali Piracy: Following the Paper Trail", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, juni 2012; "OBP Factsheet: Interpol", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/interpol> (geraadpleegd op 4 april 2017); "INTERPOL Factsheet: Maritime Piracy Intelligence", <https://www.interpol.int/Crime-areas/Maritime-piracy/Intelligence> (geraadpleegd op 6 december 2016).

¹⁰⁶⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31.

¹⁰⁶⁹ Zie o.a. Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 5.

¹⁰⁷⁰ Wanneer er al verschillende informatieve-uitwisselingscentra en -netwerken naast elkaar bestaan en het niet mogelijk is om één centraal contactpunt aan te duiden, moet interoperabiliteit worden nagestreefd, zodat de verschillende systemen met elkaar in verbinding kunnen worden gezet en gesynchroniseerd kunnen worden (zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 330-332).

waardevolle gegevens verloren gaan door een gebrek aan onderlinge communicatie.¹⁰⁷¹ Dit kan grote gevolgen hebben: specifieke inlichtingen die slechts binnen één informatienetwerk circuleren, kunnen net het ontbrekende puzzelstukje vormen waar bepaalde instanties, verbonden met andere netwerken, naar op zoek zijn.¹⁰⁷² Deze tekortkoming is zeer relevant binnen de context van piraterij, aangezien de vergaarde informatie grotendeels gefragmenteerd is en in het bezit is van actoren die weinig ervaring hebben met verregaande onderlinge samenwerking: zo kan de marine van een bepaalde staat beschikken over informatie omtrent piraterijaanvallen en de verantwoordelijke daders, maar kunnen complementaire inlichtingen over diezelfde feiten in handen zijn van de vlaggenstaat, scheepseigenaar, lokale politie of private actoren die over het losgeld onderhandelen.

INTERPOL werkte ook aan de ontwikkeling van een *Automatic Fingerprint Identification System (AFIS)* en leverde gespecialiseerde dactyloscopie-uitrusting aan de rechtshandavingsinstanties van Oost-Afrikaanse landen.¹⁰⁷³ Men beoogde via deze inspanningen de digitalisatie van vingerafdrukidentificatie en de internationale uitwisseling ervan aan te scherpen, zodat piraterijverdachten sneller herkend en opgespoord kunnen worden. Samen met internationale en regionale partners bleef *INTERPOL* verder werken om de rechtshandaving en informatie-uitwisseling met betrekking tot piraterij op te krikken: de organisatie kwam in 2011 op de proppen met het *Evidence Exploitation Initiative (EVEXI)*, een project dat voorziet in een kader voor systematische en gecoördineerde analyse van piraterijgerelateerde inlichtingen met het oog op de ontwikkeling van een multinationale onderzoeksaanpak.¹⁰⁷⁴ De bedoeling was om plaatselijke onderzoekers een door *INTERPOL* ondersteunde standaardprocedure aan te reiken inzake inlichtingenvergaring, bewijsverzameling, ondervraging van verdachten, debriefing van slachtoffers en informatie-uitwisseling.¹⁰⁷⁵ Het eerste project (*EVEXI-1*) focuste op Oost-Afrikaanse landen en *EVEXI-2*, dat in 2014 aanving in samenwerking met Kenia, de Seychellen, Somalië, Mauritius en Tanzania, volgde deze trend.¹⁰⁷⁶ Samen met de *UNODC* werden ook regionale opleidingen inzake rechtshandaving en onderzoek aangeboden en *INTERPOL* verleende eveneens steun aan de herziening van de Somalische veiligheidswetgeving.

De doeltreffendheid van maritieme *crime scene investigations* werd in elk geval aangescherpt met *INTERPOL* als coördinator of facilitator, waarbij het vaak nauw samenwerkte met de *U.S. Naval Criminal Investigative Service (NCIS)*¹⁰⁷⁷: *NCIS* beschikt namelijk over een vooruitgeschoven basis in Bahrein en is de gebruikelijke en geprefereerde onderzoeker van de misdaadplaatsen geworden, zeker wanneer nationale autoriteiten geen blijk geven van enige interesse of de nodige capaciteit om hun verantwoordelijkheid te nemen.¹⁰⁷⁸ *INTERPOL* onderhield ook sterke banden met de

¹⁰⁷¹ Zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 329.

¹⁰⁷² Zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 330; P. ST. HILAIRE, "Somali Piracy: Following the Paper Trail", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, juni 2012, 2-3.

¹⁰⁷³ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 230; "Fingerprint Technology to Boost Fight against Maritime Piracy", *INTERPOL*, 18 juli 2013; "INTERPOL European Commission-Funded Project to Assist East African Police Fight Maritime Piracy", *INTERPOL*, 15 februari 2011.

¹⁰⁷⁴ Zie C. UKEJE en W. MVOMO ELA, *African approaches to maritime security - The Gulf of Guinea*, Abuja, Friedrich Ebert Stiftung, 2014, 28 (hierna verkort: C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*); F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 230; "OBP Factsheet: Interpol", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/interpol> (geraadpleegd op 4 april 2017).

¹⁰⁷⁵ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 230; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31.

¹⁰⁷⁶ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 31.

¹⁰⁷⁷ Website: www.ncis.navy.mil.

¹⁰⁷⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 16.

scheepvaartsector: richtsnoeren met betrekking tot bewijsverzameling werden uitgevaardigd en er werden verwijzingen naar een permanent bereikbare hulplijn en de website van de *Maritime Piracy Task Force*, waarop zeevarenden bewust worden gemaakt van de juiste technieken voor het bewaren en herstellen van bewijs na een piraterijaanval, ingevoerd in de *Best Management Practices*, die in overleg met INTERPOL werden opgesteld.¹⁰⁷⁹ Samen met Somalië probeerde de organisatie tevens een initiatief op te zetten om de diplomatieke relaties tussen de regionale landen te verbeteren, zodat men onder meer een beter zicht kreeg op Somalische piraten die in andere landen werden vervolgd.¹⁰⁸⁰ INTERPOL was betrokken bij de oprichting van het Seychelse *Regional Anti-Piracy Prosecution & Intelligence Coordination Centre*, waarmee het nauw samenwerkte voor de verzameling en uitwisseling van bewijsmateriaal, en opende een *Command and Coordination Centre* in zijn regionaal bureau in Singapore om de piraterijonderzoeken in de Indische Oceaan optimaal te ondersteunen.¹⁰⁸¹ Men trachtte in overleg met Europol en Eurojust bovendien een globale rechtshandavings- en vervolgingsstrategie voor maritieme piraterij te ontwikkelen.

Ook Europol nam initiatief: zoals reeds vermeld, beschikt de organisatie over een eigen piraterijdatabank en begin 2012 creëerde men tevens een gespecialiseerd Nederlands-Duits onderzoeksteam inzake piraterij (*Nemesis*), dat binnen het kader van Eurojust opereerde en een uniek model voor transnationale politiesamenwerking vormde.¹⁰⁸² De complementaire tegenhanger Eurojust¹⁰⁸³, die op zijn beurt Europese samenwerking tussen de nationale vervolgingsactoren stuwt, organiseerde een jaarlijkse coördinatievergadering met betrekking tot piraterijvervolging en kwam regelmatig naar buiten met relevante rapporten of aanbevolen praktijken.¹⁰⁸⁴ Europol en INTERPOL werkten daarnaast nauw samen bij het verzamelen en analyseren van data omtrent piraterij en men voorzag in kanalen om relevante informatie uit de eerste hand te ontvangen.¹⁰⁸⁵ INTERPOL onderhandelde met de marinevlooten en bereikte reeds een akkoord met de NAVO en EUNAVFOR omtrent een structurele samenwerking: er werd onder meer beoogd om een specifiek informatie-uitwisselingsmodel te ontwikkelen dat het marinepersoneel toeliet om piraterijverdachten onmiddellijk na hun aanhouding te checken aan de hand van de vingerafdrukken uit de piraterijdatabank.¹⁰⁸⁶

¹⁰⁷⁹ Zie UKMTO, *BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 50; UKMTO, *BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, Glasgow, Witherby, 2018, 30; "INTERPOL European Commission-funded project to assist East African police fight maritime piracy", INTERPOL, 15 februari 2011.

¹⁰⁸⁰ Zie "OBP Factsheet: Interpol", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/interpol> (geraadpleegd op 4 april 2017).

¹⁰⁸¹ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 230; "OBP Factsheet: Interpol", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/interpol> (geraadpleegd op 4 april 2017).

¹⁰⁸² Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 18-19; "Fact Sheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", Europese Unie, 23 december 2013.

¹⁰⁸³ Website: www.eurojust.europa.eu.

¹⁰⁸⁴ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 18-19.

¹⁰⁸⁵ Zie "Fact Sheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa", Europese Unie, 23 december 2013.

¹⁰⁸⁶ Zie "OBP Factsheet: Interpol", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/interpol> (geraadpleegd op 4 april 2017).

3.3.8 Bilaterale initiatieven van derde landen

3.3.8.1 Algemeen

Niet enkel internationale organisaties als geheel, maar ook afzonderlijke staten voorzagen in steunmaatregelen om de Somalische piraterijproblematiek te bedwingen: deze initiatieven gingen van doelgerichte acties of financiële donaties met betrekking tot piraterijbestrijding, tot algemenere ondersteuningsprojecten met het oog op de heropbouw en ontwikkeling van Somalië. Verschillende westerse landen droegen reeds in grote mate bij om de stabiliteit en welvaart in Somalië te herstellen: het Verenigd Koninkrijk wees Somalië als één van de topprioriteiten in Afrika aan en de Verenigde Staten focusten in toenemende mate op de wortels van het probleem, waaronder de labiele economische en politieke toestand van het land.¹⁰⁸⁷ De VS verleende alvast zijn medewerking aan de Wereldbank bij het wegwerken van de Somalische staatsschuld, die bijkomende leningen verhinderde en zo de ontwikkeling van het land in de weg stond. De hoop van de behulpzame westerse staten werd gevoed door de veelzeggende acties van de Somalische overheid, die de touwtjes terug in handen wou nemen: men zag in dat het hoog tijd was om afstand te nemen van de jarenlange crisisperiode en daaraan gekoppelde humanitaire hulp en stelde transparant, corruptievrij bestuur voorop. De onveiligheid in bepaalde delen van het land bleef echter een groot probleem en kon de langetermijnplannen van de welwillende Somalische regering wel eens grondig dwarsbomen.

Andere regionale staten werden evenmin aan hun lot overgelaten: voornamelijk de landen die zich onmisbaar maakten door de vervolging van Somalische piraten op zich te nemen, genoten steun vanuit diverse hoeken.¹⁰⁸⁸ Duitsland, Canada en Australië lanceerden bijvoorbeeld een samenwerkingsprogramma in de Seychellen dat voorzag in training van veiligheidstroepen op vlak van gerechtelijke procedures en bewijsverzameling en ook modern materiaal en adequate uitrusting ter beschikking stelde.¹⁰⁸⁹ De archipelstaat ontving daarnaast ook steun van onder meer China, India en de Verenigde Staten. Mauritius werd op zijn beurt voornamelijk geassisteerd door India, dat verschillende piraterijbestrijdingsteams trainde en oorlogs- en patrouilleschepen leverde om de Mauritiaanse wateren te helpen vrijwaren van piraterij en illegale visserij, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, die in opleiding voor politietroepen voorzagen, en de Verenigde Staten, die instonden voor de training van de kustwacht.¹⁰⁹⁰ Ook Kenia en Tanzania waren reeds de begunstigden van uiteenlopende steunmaatregelen van verschillende landen.¹⁰⁹¹

3.3.8.2 Militaire aanwezigheid

Los van de diverse steuninitiatieven, bleef de zwaarwichtigste en meest zichtbare ingreep uiteraard de militaire aanwezigheid in de Somalische kustwateren, die er samen met de verhoogde beveiligingsmaatregelen op schepen in grote mate voor gezorgd heeft dat de piraterijcijfers een drastische daling kenden.¹⁰⁹² Naast de besproken *task forces* opereerden er ook heel wat nationale vloten van onder meer China, India, Iran, Australië en Rusland op onafhankelijke wijze rond de Hoorn van Afrika om de wijdverspreide piraterij een halt toe te roepen. Hoewel de mandaten varieerden, bekommerden de internationale coalities (*Combines Maritime Forces*, NAVO en EUNAVFOR) zich

¹⁰⁸⁷ Zie "Donors step up ties with Somalia", *Maritime Security Review*, 4 maart 2013.

¹⁰⁸⁸ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 69-70.

¹⁰⁸⁹ *Supra* III.3.1.3.

¹⁰⁹⁰ Zie A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 69.

¹⁰⁹¹ *Supra* III.3.3.3.2.

¹⁰⁹² *Supra* I.3.

vooral om het beschermen van schepen met humanitaire doeleinden en het bestrijden van piraterijactiviteiten, terwijl de autonoom opererende vloten zich voornamelijk beperkten tot het escorteren van de commerciële scheepvaart in de *Internationally Recommended Transit Corridor*.¹⁰⁹³ De Chinese marine startte bijvoorbeeld reeds in 2009 met het inzetten van oorlogsschepen rond de Hoorn van Afrika en rondde talloze escortemissies, waarvan meer dan de helft ter bescherming van buitenlandse schepen, succesvol af.¹⁰⁹⁴

Binnen deze context dienen ook enkele woorden gewijd te worden aan *United Kingdom Marine Trade Operations (UKMTO)*¹⁰⁹⁵, dat destijds in Dubai werd opgericht als Britse reactie op de terroristische aanslagen van 11 september 2001 in New York. Vanaf 2007 begon het centrum zich immers toe te leggen op piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika en wierp het zich op als de link tussen de scheepvaartsector en de in de regio gestationeerde oorlogsschepen: *UKMTO* is het centraal contactpunt waaraan schepen piraterijaanvallen rapporteren in de westelijke Indische Oceaan.¹⁰⁹⁶ Het centrum moedigt alle schepen aan om dagelijkse verslagen door te sturen met betrekking tot hun positie, koers, snelheid en geschatte aankomsttijd in de volgende haven. Aan de hand van deze informatie kan *UKMTO* zich een beeld vormen van de scheepsbewegingen in het maritiem gebied en relevante inlichtingen of noodmeldingen worden onmiddellijk doorgespeeld aan de patrouillerende oorlogsschepen.¹⁰⁹⁷

3.3.8.3 Piraterijvervolging

Naast de militaire aanwezigheid en de uitgebreide steunmaatregelen, moet er uiteraard op gewezen worden dat verschillende staten zich ook nuttig maakten door zelf Somalische piraten te vervolgen en bestraffen.¹⁰⁹⁸ Gearresteerde piraten werden immers niet enkel overgedragen aan regionale staten op basis van vooraf gesloten overeenkomsten om daar vervolgd en veroordeeld te worden: het gebeurde tot nu toe al te vaak slechts wanneer hun burgers het slachtoffer werden van de bewuste piraten, maar soms namen extraregionale staten hun verantwoordelijkheid. Onder meer Nederland, Duitsland, Frankrijk, Spanje, Denemarken, Italië, de Verenigde Staten en België, dat voormalig piratenleider Mohamed Abdi Hassan arresteerde en veroordeelde, toonden zich reeds actief op dat vlak en in Azië profileerden vooral Japan en Zuid-Korea zich binnen die context. Hier wordt echter niet verder uitgeweid over deze praktijk, aangezien de specifieke problematiek uitgebreid aan bod komt in het hoofdstuk omtrent vervolging en bestrafing.

3.3.8.4 Regional Anti-Piracy Prosecution & Intelligence Coordination Centre

Na het sluiten van een *memorandum of understanding* met de Seychellen in 2012, voorzag het Verenigd Koninkrijk met steun van Nederland, de Verenigde Staten en Australië in de nodige middelen voor de oprichting van het *Regional Anti-Piracy Prosecution & Intelligence Coordination Centre (RAPPICC)*¹⁰⁹⁹ op de archipelstaat.¹¹⁰⁰ Complementair ten aanzien van de andere informatie-

¹⁰⁹³ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016.

¹⁰⁹⁴ Zie "China calls for more international cooperation in combating Somali piracy", *Maritime Security Review*, 26 november 2012.

¹⁰⁹⁵ Website: www.ukmto.org.

¹⁰⁹⁶ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 18-19; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 29; UKMTO, *BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 11.

¹⁰⁹⁷ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 19.

¹⁰⁹⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 29.

¹⁰⁹⁹ Website: www.rappicc.sc.

uitwisselingscentra en inlichtingendiensten in de regio zou het *RAPPICC* experts van over de hele wereld verenigen om kennis en informatie te delen met het oog op het onderuithalen van de leidinggevende figuren en financiers achter de piraterij. Op die manier wou het een cruciale rol vervullen bij de neutralisatie van een prominent pijnpunt van de piraterijproblematiek: al te vaak gingen de personen die de piraterijaanvallen orkestreren vrijuit, wat resulteerde in een gevoel van straffeloosheid en het piraterijfenomeen bestendigde.

De drie hoofdoelstellingen van het *RAPPICC* waren de volgende: de facilitering van het vergaren en uitwisselen van inlichtingen, de ondersteuning van onderzoek en vervolging en de opbouw van de relevante competenties en capaciteit in de Oost-Afrikaanse regio.¹¹⁰¹ Het was onder meer de bedoeling om regionale en internationale actoren te betrekken bij het ontwikkelen van inlichtingen- en bewijspakketten, die vervolgens aan nationale rechtshandavingsinstanties moesten worden doorgespeeld om het onderzoeks- of vervolgingsproces vooruit te helpen. Het Verenigd Koninkrijk leverde naast financiële steun ook een codirecteur en officier voor het *RAPPICC*, dat voorts werd bemand door personeel van de Seychellen en een aantal internationale en regionale partners, waaronder de VS, Nederland, Australië, Tanzania, Mauritius, *INTERPOL* en de EU, en er werden tevens twee Britse procureurs afgevaardigd die piraterijzaken voor de Seychelse rechtbanken ondersteunden.¹¹⁰² Ondanks de betrokkenheid van diverse actoren, heerste er aanvankelijk wel wat bezorgdheid omtrent de rol van het centrum en de mogelijke duplicatie van inspanningen, aangezien het niet duidelijk was hoe het *RAPPICC* zou interageren met *INTERPOL* en haar databanken.

Initieel kon het *RAPPICC* aangemerkt worden als een intergouvernementeel coördinatiecentrum voor piraterij-inlichtingen, dat net als *INTERPOL* en *Europol* niet over politionele bevoegdheden beschikte, maar daar kwam eind 2013 verandering in: de Seychelse overheid voorzag immers in wetgeving om het *RAPPICC* als aparte entiteit te integreren in een overheidsinstantie (*Transnational Crime and Maritime Security Centre*), met een breder mandaat en verregaandere bevoegdheden.¹¹⁰³ Het centrum veranderde tevens van naam en ging voortaan door het leven als *Regional Fusion Law Enforcement Centre for Safety and Security at Sea (REFLECS³)*¹¹⁰⁴, waarmee het zijn nieuwe, driedelige missie accentueerde: de bestrijding van transnationale georganiseerde misdaad in de maritieme sfeer, de verbetering van de informatie-uitwisseling tussen schepen en de coördinatie van regionale en lokale programma's inzake maritieme capaciteitsuitbouw.¹¹⁰⁵ De stuurgroep van *REFLECS³*

¹¹⁰⁰ Zie "Anti-piracy centre open for business", *Maritime Security Review*, 1 maart 2013; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 207-208; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 32; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13.

¹¹⁰¹ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 207-208; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 32.

¹¹⁰² Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 32; "OBP Factsheet: Reflecs³", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/regional-fusion-and-law-enforcement-centre-safety-and-security-sea-reflecs3> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹¹⁰³ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28; "Contact Group on Piracy", *Maritime Security Review*, 27 december 2013.

¹¹⁰⁴ Website: www.reflecs3.sc.

¹¹⁰⁵ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 207-208; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", i.

spoorde staten uit de regio aan om zich aan te sluiten bij het initiatief en demonstreerde reeds zijn potentieel om transnationale georganiseerde misdaad aan te pakken.¹¹⁰⁶

3.4 Private initiatieven

3.4.1 Marktspelers en belangenverenigingen

3.4.1.1 Best Management Practices

3.4.1.1.1 Situering

Velen meenden dat ook de private sector een bepalende rol diende te vervullen in de strijd tegen piraterij.¹¹⁰⁷ Rederijen en verenigingen van scheepseigenaars hielden zich onder meer bezig met het ontwikkelen van specifieke beveiligingsmaatregelen, die ervoor moeten zorgen dat piraterijdreigingen efficiënt geneutraliseerd kunnen worden. Dit gaat van eenvoudige praktische maatregelen zoals het opvrijzelen van de waakzaamheid bij het doorkruisen van risicogebieden, het verhogen van het vrijboord en het beschermen van de brug, tot het aanbrengen van prikkeldraad of andere obstructies die het enteren moeten verhinderen, het gebruik van krachtige waterstralen om piraten op afstand te houden en de installatie van camerabeveiliging en alarminstallaties.¹¹⁰⁸ AIS zorgt daarnaast ook voor een zekere bescherming: ieder zeeschip boven de 300 ton beschikt volgens de desbetreffende regels van de IMO, immers over een transponder, die informatie omtrent het schip en zijn beweging verstuurt.¹¹⁰⁹ Vooral wanneer schepen zich in risicozones begeven, zullen onverwachte manoeuvres of koerswijzigingen onmiddellijk de aandacht trekken en een kaping van het schip door piraten zal bijgevolg niet onopgemerkt blijven. Eventuele hulp kan op die manier sneller ter plaatse zijn en dit heeft zeker een ontradend effect op piraten.

Bij kwetsbare schepen gaat men soms over tot het inrichten van een ‘*safe muster point*’ of ‘citadel’, een beveiligde ruimte waar de bemanning zich in geval van een imminente piraterijaanval kan schuilhouden.¹¹¹⁰ Ook de verlichting van het schip op het bovendek is cruciaal en er dient over gewaakt te worden dat werktuigen die piraten kunnen helpen om toegang te verkrijgen tot het schip niet voor het grijpen liggen. Het uitvoeren van manoeuvreeroefeningen voor het binnenvaren van *high risk areas* verzekert een bepaalde vertrouwdsheid met de stuurkarakteristieken van het schip, wat van levensbelang kan zijn bij het afschudden van piraten, en het is bovenal cruciaal om vooraf crisismanagementplannen op te stellen en in te oefenen, zodat mogelijke incidenten makkelijker

¹¹⁰⁶ Via de coördinatie van inlichtingen droeg REFLECS³ onder meer bij tot de inbeslagname van een grote lading cannabis, op weg van Italië naar Marokko. Gelet op de tanende Somalische piraterij bewees het zo toch zijn relevantie voor de toekomst (zie A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 13).

¹¹⁰⁷ Zie N. R. JENZEN-JONES, “Maritime security in West Africa: An industry-based approach”, *Current Intelligence*, 5 juni 2012; A. MALAQUIAS, “The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa’s Gulf of Guinea”, *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012.

¹¹⁰⁸ Andere afweermiddelen, zoals het opstellen van poppen die gewapend beveiligingspersoneel moeten voorstellen, het afschieten van vuurpijlen in de richting van piraten of zelfs het afspelen van luide westerse muziek, blijken eveneens effectief zijn (zie “Britney Spears’ music used by British navy to scare off Somali pirates”, *The Guardian*, 29 oktober 2013).

¹¹⁰⁹ Voor het volgen van *real time*-scheepsbewegingen: www.marinetraffic.com/ais.

¹¹¹⁰ Zie o.a. F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 5-6.

bedwongen kunnen worden en er hogere waakzaamheid geldt.¹¹¹¹ Deze door de sector ontwikkelde richtlijnen worden vastgelegd in *Best Management Practices*, waar veel belang aan wordt gehecht en die een belangrijke rol vervullen binnen de context van piraterijpreventie. Ze worden dan ook door diverse belangenverenigingen en internationale organisaties gepromoot en bepaalde voorschriften worden steeds meer aangemoedigd via verzekeringspolissen.

3.4.1.1.2 *Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*

In de *Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy (BMP4)* stonden drie kernwoorden centraal: registreren, rapporteren en implementeren.¹¹¹² Vooraleer men de strikt gedefinieerde *High Risk Area (HRA)*¹¹¹³ binnenvaart, dient men dit te laten weten aan het *Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)*¹¹¹⁴, dat in nauw overleg met de sector in het leven werd geroepen en gecoördineerd wordt door *EUNAVFOR*¹¹¹⁵, via een *Vessel Movement Registration Form*, wat veelal online gebeurt via de interactieve website van het centrum ('registreren').¹¹¹⁶ Wanneer men de *HRA* effectief betreedt, moet verslag worden uitgebracht via een *Vessel Position Reporting Form – Initial Report* aan *UKMTO* en dit moet dagelijks herhaald worden door middel van een *Vessel Position Reporting Form – Daily Position Report* zolang men zich in dit gebied bevindt ('rapporteren').¹¹¹⁷ Via de registratie en monitoring van schepen verkrijgt men een duidelijk beeld van wat er zich in de *HRA* afspeelt en worden tijdige interventies mogelijk gemaakt. Door middel van de zogenaamde *Mercury Chat*, een *live chatroom* beheerd door het *MSCHOA*, kunnen koopvaardij schepen tevens op informele wijze in contact blijven met het hoofdkwartier van *EUNAVFOR* en met elkaar: op die manier wordt informatie-uitwisseling gepromoot, kunnen waarschuwingen worden verspreid en is het mogelijk om advies en instructies door te geven in crisissituaties.¹¹¹⁸ Ten slotte wordt uiteraard gevraagd om de vermelde beveiligingsmaatregelen (*ship protection measures* of *SPM's*) in acht te nemen, die als minimumnorm gelden, van zeer uiteenlopende aard zijn en aan de verschillende scheepstypes kunnen worden aangepast ('implementeren').¹¹¹⁹

Er werd uiteraard ook aangemaand om de *Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)* te volgen, een concept dat door het *Maritime Liaison Office (MARLO)* van de Amerikaanse marine in nauwe samenwerking met het *MSCHOA* en *UKMTO* in het leven werd geroepen en de aangewezen,

¹¹¹¹ Zie o.a. "WA piracy will remain a headache for shipowners in 2014", *Maritime Security Review*, 30 december 2013.

¹¹¹² Zie *UKMTO, BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, v.

¹¹¹³ Zie *UKMTO, BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 3-4.

¹¹¹⁴ Website: www.mschoa.org.

¹¹¹⁵ Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 28.

¹¹¹⁶ Zie *UKMTO, BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 18 en 64-66.

¹¹¹⁷ Zie *UKMTO, BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 19 en 55-56.

¹¹¹⁸ Zie o.a. "Counter piracy training for Djiboutian Navy", *Maritime Security Review*, 26 april 2013.

¹¹¹⁹ Zie *UKMTO, BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, v en 23-40.

door oorlogsschepen gepatrouilleerde route aanduidt voor handelsschepen die langs de Golf van Aden passeren.¹¹²⁰ Het uitvoeren van een adequate risicoanalyse vooraleer de *HRA* wordt betreden, is eveneens van vitaal belang: de plausibiliteit en gevolgen van mogelijke piraterijaanvallen worden ingeschat aan de hand van de meest actuele informatie en op basis daarvan worden de gewenste preventie-, mitigatie- en herstelmaatregelen geïdentificeerd.¹¹²¹ Los daarvan blijken de *Best Management Practices* nog op tal van andere vlakken waardevol: het scenario van een typische piraterijaanval wordt geschetst, de rederij en de kapitein worden ingelicht over hoe ze zich optimaal kunnen voorbereiden, er wordt toegelicht hoe best gehandeld kan worden in de context van specifieke situaties, zoals wanneer piraten naderen, effectief aanvallen of reeds de controle over het schip hebben verworven, en in de verschillende annexen worden de rapportageformulieren, belangrijke contactgegevens en aanvullende informatie, waaronder een alternatieve piraterijdefinitie, diverse hulporganisaties en bijkomend advies voor vissersboten of plezierjachten, ter beschikking gesteld.¹¹²²

3.4.1.1.3 Actualisatie

Zoals reeds werd vermeld, ontwikkelen de strategie en aangewende methodes van piraten zich voortdurend, waardoor ook de beveiligingsmaatregelen in de *Best Management Practices* regelmatig moeten worden aangepast om doeltreffend te blijven. Er werden al verschillende versies ontworpen en de *Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, die reeds in 2011 werden ingevoerd, bleken na verloop van tijd aan verandering toe. Eind 2012 werd een specifieke versie voor West-Afrika ontworpen die in samenhang met *BMP4* moest worden gelezen en reeds enkele updates onderging, maar men speelde ook steeds meer met het idee om nieuwe, globale *Best Management Practices* te ontwikkelen, die op de verschillende piraterijvormen van toepassing zijn en toch een coherent, gebruiksvriendelijk geheel vormen.¹¹²³ De meest recente ontwikkelingen in de wereldwijde piraterijbestrijding en de verschillende regio's konden zo gevat worden om adequatere richtsnoeren te produceren, maar sommigen stonden toch sceptisch tegenover het idee, aangezien de karakteristieken van de diverse regionale piraterijvormen ver uiteen liggen. Ondertussen werd wel gesleuteld aan de *High Risk Area* via een amendering van de relevante sectie van *BMP4*: gelet op de actuele piraterijsituatie werden de coördinaten eind 2015 gewijzigd, waardoor het gebied significant verkleind werd.¹¹²⁴ De scheepsregistratiezone van het *MSCHOA* bleef evenwel ongewijzigd en hing nog steeds vast aan de eerder bepaalde coördinaten. Het werd benadrukt dat men

¹¹²⁰ De *IRTC* is 480 zeemijl lang en omvat twee parallelle vaarstroken van vijf zeemijl breed voor west- en oostwaarts verkeer, gescheiden door een buffer van twee zeemijl om aanvaringen te voorkomen. Door de adequate beveiliging werd deze strook in juli 2014 uit de *High Risk Area* van het *International Bargaining Forum* geschrapt, waardoor het aantal scheepsbewegingen waarbij de bemanning recht heeft op een dubbel loon gehalveerd werd. De *Joint War Committee (JWC) Listed Area*, relevant voor verzekeringspremies, bleef wel lang ongewijzigd en werd slechts eind 2015 herzien (zie *OCEANS BEYOND PIRACY, The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 14-15; "Joint War Risk Committee Revises Indian Ocean Listed Area", *Oceans Beyond Piracy*, 17 december 2015; "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013).

¹¹²¹ Zie UKMTO, *BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 5-7.

¹¹²² Zie UKMTO, *BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 90 p.

¹¹²³ Zie o.a. "BIMCO to release Global Best Management Practice in 2017", *Safety4Sea*, 29 december 2016.

¹¹²⁴ Zie Revision to coordinates of the High Risk Area (HRA) (2 december 2015), *IMO Doc. Circular Letter No.3606* (2015).

waakzaam moest blijven: naleving van de drie hoofdprincipes van de *Best Management Practices* bleef essentieel.

In juni 2018 werden samen met de langverwachte globale richtsnoeren¹¹²⁵ de *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea (BMP5)* geïntroduceerd, die hun voorganger na zeven jaar trouwe dienst moesten vervangen: de algemene principes blijven dezelfde, maar er worden enkele subtiele wijzigingen aangebracht.¹¹²⁶ Zo worden onder meer de actuele dreigingen in kaart gebracht, wordt in toenemende mate gefocust op risicobeoordelingen en daarop gebaseerde reisplanning en wordt meer aandacht besteed aan de inzet van private maritieme beveiligingsteams, die tijdens de ontwikkeling van *BMP4* nog niet zo sterk ingeburgerd waren. De gesuggereerde beveiligingsmaatregelen worden ook aan een update onderworpen en er worden zeer gedetailleerde gedragsvoorschriften voor elke fase van een piraterij-incident naar voor geschoven. De nadruk wordt gelegd op het begrijpen van de dreiging, het uitvoeren van risicobeoordelingen, het implementeren van beveiligingsmaatregelen, het rapporteren van de scheepspositie en eventuele incidenten en het promoten van samenwerking met rechtshandavingsactoren en andere schepen.¹¹²⁷ De *Internationally Recommended Transit Corridor* wordt ook opgenomen in een ruimere *Maritime Security Transit Corridor (MSTC)*, die de eerste verbindt met de nauwe straat van Bab El Mandeb.¹¹²⁸

3.4.1.1.4 Evaluatie

In het licht van deze private beveiligingsmaatregelen dient ook melding te worden gemaakt van studies die deze analyseren en beoordelen aan de hand van uiteenlopende parameters. Een interessant initiatief binnen deze context was het *Intelligent Piracy Avoidance using Threat detection and Countermeasure Heuristics (IPATCH)*-project, dat door de Europese Commissie gefinancierd werd en negen partners uit zeven EU-lidstaten telde.¹¹²⁹ *IPATCH* focuste enkel op piraterij en *armed robbery against ships* in Oost- en West-Afrika en had tot doel om de doeltreffendheid van de gebruikte beveiligingsmaatregelen gedetailleerd te bestuderen, in combinatie met een afweging van de juridische, economische, maatschappelijke en ethische implicaties ervan. Het onderzoek gebeurde stapsgewijs en begon met het verzamelen en rationaliseren van alle beschikbare historische data omtrent piraterij-incidenten, wat resulteerde in een enorme database met uiteenlopende categorieën en parameters: er werden talloze gegevens ingewonnen van maar liefst 830 piraterij-incidenten, die zich tussen juli 2010 en april 2014 in Oost- en West-Afrika hadden voorgedaan.¹¹³⁰ Het onderzoek was zeker waardevol en de gecreëerde databank vertoonde veel potentieel, maar er heerste toch enige kritiek omdat bepaalde data met betrekking tot specifieke parameters ontbrak: zo bleek men over weinig gegevens omtrent de weersomstandigheden te beschikken en stelden critici

¹¹²⁵ *Infra* IV.3.4.1.2.3.

¹¹²⁶ Zie UKMTO, *BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, Glasgow, Witherby, 2018, 70 p.

¹¹²⁷ Zie UKMTO, *BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, Glasgow, Witherby, 2018, iv.

¹¹²⁸ Zie UKMTO, *BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, Glasgow, Witherby, 2018, 2-3.

¹¹²⁹ Website: www.ipatchproject.eu.

¹¹³⁰ Zie "IPATCH Factsheet: About IPATCH", <http://www.ipatchproject.eu/about.aspx> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

dat het niet verwerken van informatie omtrent onder meer de *modus operandi* van de piraten en het vrijboord van het aangevallen schip een grote lacune betrof. Deze aanmerkingen moesten echter gerelativeerd worden, aangezien het nagenoeg onhaalbaar was om adequate gegevens over alle mogelijke condities en parameters in te winnen.

Na het verzamelen van de relevante data werd een diepgaande analyse doorgevoerd, waardoor de belangrijkste trends, patronen en dreigingsscenario's geïdentificeerd konden worden en enkele waardevolle vaststellingen konden worden gedaan.¹¹³¹ Zo bleken piraterijaanvallen een grotere slaagkans te hebben in West-Afrika en bestonden er duidelijke correlaties tussen de succesratio en een aantal belangrijke parameters: aanvallen waarbij vuurwapens en slechts één schip gebruikt werden of aanvallen waarbij geen moederschip werd aangewend, waren succesvoller, aangezien men zo minder snel werd opgemerkt. De slaagkans was het grootst bij aanvallen verder dan 200 zeemijl van de kust of wanneer het schip voor anker of afgemeerd lag en aanvallen in het donker waren over het algemeen doeltreffender. Onderzoek inzake de inzet van beveiligingsmaatregelen leidde eveneens tot belangrijke besluiten: gewapende beveiligingsteams, manoeuvres, waterstralen, adequate verlichting en fysieke barrières waren bijvoorbeeld zeer effectief.¹¹³² Hoe meer *countermeasures* er werden ingezet, hoe lager de slaagkans van een aanval was en bepaalde combinaties bleken zeer succesvol te zijn.¹¹³³ Door een onderscheid te maken tussen schade aan het schip en leed van de bemanning, konden ook enkele nuttige conclusies worden getrokken. Opmerkelijk was dat sommige wisselwerkingen weliswaar zorgden voor een lage kans op leed voor de crew, maar dat dit ten koste ging van een hoge kans op schade aan het schip: voornamelijk combinaties met een citadel of *safe muster point* brachten dit weinig verrassend effect teweeg.¹¹³⁴

Op basis van de resultaten van bovenstaande analyses ontwikkelde men vervolgens een '*countermeasure manual*', die in specifieke situaties bepaalde maatregelen aanbeval en zo een waardevolle aanvulling trachtte te zijn op de *Best Management Practices*.¹¹³⁵ Het IPATCH-project hield zich ook bezig met de ontwikkeling van een *on-board surveillance system*, dat de input die het ontving via camera's¹¹³⁶, sensoren en de bestaande radar- en AIS-systemen met behulp van gespecialiseerde software en algoritmes verwerkte en zo dreigingen kon aanduiden.¹¹³⁷ Dit kaderde allemaal binnen het concept van '*early detection*', dat cruciaal bleek te zijn om piraterijaanvallen te vermijden of af te slaan. Er werd geambieerd om het surveillancesysteem ook bepaalde acties te laten voorstellen, desgevallend rekening houdend met eventuele juridische of economische

¹¹³¹ Zie "IPATCH Factsheet: About IPATCH", <http://www.ipatchproject.eu/about.aspx> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹¹³² Zie "IPATCH Factsheet: About IPATCH", <http://www.ipatchproject.eu/about.aspx> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹¹³³ Vooral manoeuvres – informatie-uitwisseling – bewakers, manoeuvres – bewakers – citadel en manoeuvres – bewakers – waterstralen vielen op door de lage waarschijnlijkheid van een succesvolle aanval.

¹¹³⁴ De omgekeerde situatie deed zich ook voor: de combinatie manoeuvres – informatie-uitwisseling – waterstralen zorgde bijvoorbeeld voor een lagere kans op schade aan het schip, maar voor een hogere kans op leed voor de bemanning.

¹¹³⁵ Zie "IPATCH Factsheet: Manual of Countermeasures", <http://www.ipatchproject.eu/highlights/countermeasures-manual.aspx> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹¹³⁶ Met het oog op navolgende vervolging van de vermoedelijke daders kon dit beeldmateriaal ook zeer goed van pas komen.

¹¹³⁷ Zie "IPATCH Factsheet: On-board Surveillance and Threat Detection System", <http://www.ipatchproject.eu/highlights/on-board-threat-detection-system.aspx> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

implicaties, maar het was de bedoeling dat de kapitein ten allen tijde de controle behield. Men speelde dus wel met het idee van *automated decision support*, maar er zouden geen acties automatisch worden doorgevoerd, gelet op de nadelige effecten van een vals alarm en de mogelijke aantasting van de beslissingsbevoegdheid van de kapitein. Een belangrijk aspect van de werkzaamheden binnen het IPATCH-project betrof ten slotte de opvolging van de ontwikkelde systemen en algoritmes, zodat deze permanent geëvalueerd en geoptimaliseerd konden worden.¹¹³⁸ Het spreekt voor zich dat dergelijke initiatieven een grote meerwaarde bieden binnen de context van piraterijpreventie en in combinatie met de *Best Management Practices* tot goede resultaten kunnen leiden. Los daarvan bestaan er ook nog talloze handleidingen en vergelijkbare literatuur, waarin nuttige tips en praktische instructies naar voor worden geschoven om zowel de kapitein als de scheepseigenaar tegen mogelijke aanvallen te beschermen.¹¹³⁹

3.4.1.2 Ondersteuning zeevarenden

Het is belangrijk om op te merken dat rederijen steeds vaker voorzagen in specifieke training en aangepaste opvang voor zeevarenden. De private sector probeerde daarnaast ook via bewustmakingscampagnes de aandacht te vestigen op het wereldwijde piraterijprobleem om enerzijds mediabelangstelling te wekken en anderzijds de politieke wereld te bewegen tot het opzetten van gecoördineerde acties. Een mooi voorbeeld was de *Save Our Seafarers (SOS)*¹¹⁴⁰-campagne, geruggensteund door de hele scheepvaartindustrie, die los van de economische verliezen ook de *human cost* benadrukte en via brieven naar politici en contact met de media iets wou doen aan de Somalische piraterij.¹¹⁴¹ Niet iedereen was echter onverdeeld positief: volgens sommigen betrof het *Save Our Seafarers*-project een gemiste kans, aangezien de scheepvaartsector voornamelijk de globale economische impact benadrukte om de bezorgdheid van de wereldbevolking op te wekken. Zo werd al te makkelijk voorbij gegaan aan het feit dat piraterij een prominent veiligheidsrisico uitmaakt, dat er een ontwikkelings- en armoedeprobleem heerst in de regio en dat het menselijk leed van de zeevarenden niet te verwaarlozen valt. Door deze menselijke aspecten meer in de verf te zetten, had de aandacht van het brede publiek nog beter gegrepen kunnen worden en zou het minder de schijn hebben van een egoïstische lobbycampagne, aldus critici.

Het *Maritime Piracy Humanitarian Response Programme*¹¹⁴², gelanceerd door diverse actoren uit de scheepvaartsector, zette het menselijk aspect wel centraal en voorzag in een aantal richtlijnen voor scheepvaartbedrijven bij het opvangen en ondersteunen van zeevarenden die het slachtoffer werden van piraterij en hun families. Daarnaast kan nog gewezen worden op de uiteenlopende diensten die

¹¹³⁸ Zie "IPATCH Factsheet: 1st Sea Trials", <http://www.ipatchproject.eu/highlights/1st-sea-trials-september-2016.aspx> (geraadpleegd op 27 juli 2017); "IPATCH Factsheet: 2nd Sea Trials", <http://www.ipatchproject.eu/highlights/2nd-sea-trials-may-2017.aspx> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹¹³⁹ Zie o.a. P. CORBETT en P. R. HILL, *A Modern Plague of Pirates: Modern Piracy in the 21st Century - Protecting Your Ship and Your Crew - A Practical Guide for the Ship Master and Owner*, Essex, Offshore and Marine Publications, 2009, 86 p; J. GRAY, M. MONDAY en G. STUBBLEFIELD, *Maritime Terror: Protecting Yourself, Your Vessel, and Your Crew Against Piracy*, New York, Paladin Press, 1999, 72 p.

¹¹⁴⁰ Website: www.saveourseafarers.com.

¹¹⁴¹ Zie BRITISH SHIPPING, *Chamber of Shipping Annual Review 2011-2012*, Londen, The Chamber of Shipping, 2012, 23; D. EAGLES, "The Royal Navy's response to maritime security concerns off West Africa", *Nautilus International*, 28 november 2012.

¹¹⁴² Website: www.seafarerswelfare.org/piracy/mphrp.

private beveiligingsondernemingen dezer dagen aanbieden: niet alleen het plaatsen van beveiligingsteams aan boord van schepen, maar ook het uitvoeren van beveiligingsanalyses, het geven van aangepaste training of het organiseren van gespecialiseerde workshops behoren bij verschillende van deze bedrijven tot het takenpakket.¹¹⁴³ Op die manier worden de kennis en vaardigheden van de scheepseigenaars, kapiteins en bemanning bijgeschaafd en kunnen confrontaties met piraten vermeden of op gepaste wijze afgehandeld worden. Ook verzekeringsondernemingen probeerden te voldoen aan de nieuwe noden door te voorzien in specifieke verzekeringspakketten die situaties van piraterijaanvallen en kapingen dekken.¹¹⁴⁴ Het was dus meer dan duidelijk dat ook de private spelers actief deelnamen aan het debat: men was het er weliswaar over eens dat het aanpakken van de politieke en socio-economische omstandigheden in Somalië de ultieme oplossing moest vormen, maar in afwachting van de realisatie van dit ambitieus doel bleef men zoeken naar creatieve oplossingen voor de diverse problemen die piraterij met zich meebracht.¹¹⁴⁵

3.4.2 International Maritime Bureau

Wat de private sector betreft, kan ook niet naast de rol van het *International Maritime Bureau* (IMB)¹¹⁴⁶ gekeken worden, die meer dan eens het voortouw nam in de strijd tegen piraterij. Het IMB geniet als non-gouvernementele organisatie veel aanzien: zo riep de IMO staten en organisaties op om relevante informatie met het IMB te delen en beschikt het over het statuut van waarnemer bij INTERPOL. Als subdivisie van de Internationale Kamer van Koophandel (*International Chamber of Commerce* of ICC)¹¹⁴⁷ is het gespecialiseerd in de strijd tegen alle vormen van maritieme criminaliteit, met bijzondere focus op het beschermen van de internationale handel. Eén van de expertises van de organisatie betreft de bestrijding van piraterij: gelet op de onrustwekkende groei van het fenomeen werd in 1992 het *IMB Piracy Reporting Centre* opgericht.¹¹⁴⁸ Gevestigd in Kuala Lumpur verzamelt het centrum klachten over piraterij, worden de belangrijkste scheepvaartroutes in het oog gehouden en wordt de maritieme sector gewaarschuwd voor het bestaan van zogenaamde *hot spots*, waar piraterijaanvallen veelvuldig voorkomen. Het hoofdobjectief van het *Piracy Reporting Centre*, dat zijn diensten gratis verstrekt en enkel steunt op vrijwillige donaties, is om het eerste contactpunt te

¹¹⁴³ Zie o.a. "MUSC Factsheet: Maritime Security Services", <http://www.mandusc.com/services.cfm?id=2> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹¹⁴⁴ *American International Group* (AIG), één van 's werelds meest gerenommeerde verzekeraars en een absolute leider in de sector, ontwierp bijvoorbeeld *Maritime Kidnap and Ransom (K&R)*, een verzekeringsproduct dat actief wordt bij een piraterijaanval en onder meer voorziet in advies en ondersteuning bij gijzelingsonderhandelingen. De scheepseigenaar is in principe verantwoordelijk voor de bezorging van het losgeld, maar het wordt sterk aanbevolen om hiervoor een ervaren consultancybedrijf of advocatenkantoor te raadplegen. Ongeveer 12 procent van de schepen die in 2017 de *HRA* doorkruisten, beschikten over een dergelijke polis, maar critici zagen dit allerm minst als een gunstige ontwikkeling, aangezien gegarandeerde uitbetaling van losgeld dergelijke piraterijactiviteiten enkel aanmoedigt (zie "WA piracy will remain a headache for shipowners in 2014", *Maritime Security Review*, 30 december 2013; *OCEANS BEYOND PIRACY, The State of Maritime Piracy 2017*, One Earth Future, 2018).

¹¹⁴⁵ Zie o.a. "Anti-piracy plans divide opinions", *Maritime Security Review*, 26 november 2012; "Piracy meetings reinitiated", *Maritime Security Review*, 8 mei 2013.

¹¹⁴⁶ Website: www.icc-ccs.org/icc/imb.

¹¹⁴⁷ Website: www.iccwbo.org.

¹¹⁴⁸ Zie "IMB Factsheet: Piracy Reporting Centre", <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (geraadpleegd op 27 juli 2017); "OBP Factsheet: International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre (IMB-PRC)", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/international-maritime-bureau-piracy-reporting-centre-imb-prc> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

worden voor schepen die met piraterij of andere gewelddaden op zee te maken krijgen. Bij een aangifte, die de klok rond kan worden gedaan, wordt de lokale rechtsmacht verwittigd en de informatie wordt eveneens gedeeld met alle schepen die zich in dezelfde regio bevinden, zodat deze bewust zijn van de dreiging en zo kunnen vermijden om er ook aan ten prooi te vallen.¹¹⁴⁹

De website van het *IMB* is vooral bekend voor de *Live Piracy Map*: via deze toepassing wordt elke aanval of poging in *real time* gecategoriseerd en op de wereldkaart aangeduid, waardoor men een duidelijk en actueel overzicht krijgt van de globale piraterijproblematiek.¹¹⁵⁰ Het betreft een zeer gebruiksvriendelijk instrument dat vaak aangewend wordt om de hedendaagse piraterij in kaart te brengen. De cijfers van het *IMB* kunnen op wijde erkenning rekenen, aangezien er met het oog op de geloofwaardigheid enkel na een melding en verslag van de kapitein gewag wordt gemaakt van een incident. Dergelijke informatieverstrekking is niet enkel relevant voor zeevarenden, maar blijkt ook zeer nuttig te zijn voor andere actoren die op één of andere manier in de piraterijbestrijding verwickeld zijn: accurate informatie vormt de basis voor elk initiatief en de meerwaarde van het *IMB* en zijn *Piracy Reporting Centre* kan dus niet onderschat worden. Data-analisten en experts van het *IMB* werken ook mee aan interessante studies en rapporten, waarin diepgaande kennis omtrent hedendaagse piraterij wordt verworven.

3.4.3 Academische wereld

Ook de academische wereld probeerde haar steentje bij te dragen in de strijd tegen de wereldwijde piraterij en het resultaat van deze inspanningen mag niet geminimaliseerd worden. Hoewel er nooit garantie bestaat op onmiddellijke, tastbare resultaten, geniet piraterij relatief veel aandacht in wetenschappelijke middens, wat de zoektocht naar een passende aanpak enkel ten goede komen. Verschillende onderzoekscentra analyseerden de huidige piraterijvormen, evalueerden de gevolgen ervan en bedachten mogelijke strategieën om het hoofd te bieden aan deze complexe problematiek: de Britse ngo *Chatham House*, één van 's werelds meest toonaangevende denktanks inzake internationale vraagstukken, hield zich bijvoorbeeld reeds uitvoerig bezig met het fenomeen en publiceerde er heel wat artikels over.¹¹⁵¹ Verder kunnen ook de bijdragen van *Piracy Studies*¹¹⁵², een website die academisch onderzoek omtrent piraterij publiceert en promoot, en *Maritime Security Review*¹¹⁵³, een onafhankelijke internetbron die alle nieuwsfeiten en artikels omtrent maritieme beveiliging bundelt en ook zelf inzichtrijke teksten aflevert, genoemd worden.

De wetenschappelijke publicaties van *Oceans Beyond Piracy (OBP)*¹¹⁵⁴, een project van de Amerikaanse ngo *One Earth Future*¹¹⁵⁵ dat tot doel heeft om op uiteenlopende wijze een antwoord te bieden op de wereldwijde piraterijproblematiek, maakten ook ongetwijfeld een verschil: de inzichtrijke studies bleken meer dan eens de basis te zijn voor het ontwikkelen van doelgerichte

¹¹⁴⁹ Zie "ICC Factsheet: Maritime Piracy", <https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/maritime-piracy/> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹¹⁵⁰ Zie "IMB Live Piracy Map", <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> (geraadpleegd op 7 maart 2015); Bijlage IV-VI.

¹¹⁵¹ Website: www.chathamhouse.org.

¹¹⁵² Website: www.piracy-studies.org.

¹¹⁵³ Website: www.marsecreview.com.

¹¹⁵⁴ Website: www.oceansbeyondpiracy.org.

¹¹⁵⁵ Website: www.oneearthfuture.org.

maatregelen.¹¹⁵⁶ OBP is ervan overtuigd dat een duurzame oplossing vanuit de hoek van de stakeholders moet komen en werkt in een coördinerende rol met hen samen om de piraterijproblematiek via een structurele, regio-specifieke strategie aan te pakken.¹¹⁵⁷ Het project probeerde onder meer een bijdrage te leveren door relevante rapporten af te leveren, waarin alle data omtrent piraterij op overzichtelijke wijze geanalyseerd wordt: zo wordt jaarlijks *'The State of Maritime Piracy'* gepubliceerd, een meer dan honderd pagina's tellend document waarin de balans wordt opgemaakt van de piraterijproblematiek in het voorbije kalenderjaar.¹¹⁵⁸ Andere jaarlijks uitgegeven documenten betroffen onder andere *'The Economic Cost of Somali Piracy'* en *'The Human Cost of Maritime Piracy'*, die de voorlopers vormden van het huidige *'The State of Maritime Piracy'*.¹¹⁵⁹ Via de verspreiding van dergelijke voor de praktijk zeer nuttige en toepasselijke kennis vervulde OBP een niet te onderschatten rol en deed het zeker zijn duit in het zakje.

Naast de bijdragen van voornoemde initiatieven, dient er uiteraard op gewezen te worden dat ook individuele academici al talloze publicaties omtrent piraterijbestrijding hebben geproduceerd en zo zeker een meerwaarde hebben betekend. Verschillende westerse universiteiten promoten onderwijs en onderzoek rond deze wijdverspreide vorm van internationale criminaliteit¹¹⁶⁰ en de oprichting van maritieme onderwijscentra in de getroffen regio, bedoeld om in opleidingen voor diverse maritieme profielen te voorzien, was ook een positief signaal.¹¹⁶¹ De inbreng van de academische wereld kan dus zeker niet onderschat worden.

3.4.4 Private maritieme beveiligingsondernemingen

3.4.4.1 Situering

Naast de rederijen, verenigingen van scheepseigenaars en het *International Maritime Bureau* zijn er nog andere private actoren in het spel: private maritieme beveiligingsondernemingen (*private*

¹¹⁵⁶ Zie "OBP: Reports and Analysis", <http://oceansbeyondpiracy.org/obp-reports> (geraadpleegd op 8 augustus 2017).

¹¹⁵⁷ Zie SAMI Members Briefing - Making Sense of Maritime Security: West Africa, Security Association for the Maritime Industry, april 2015 (hierna verkort: SAMI Members Briefing April 2015).

¹¹⁵⁸ Zie o.a. OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2016*, One Earth Future, 2017; OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016; OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 93 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2013*, One Earth Future, s.l., 2014, 115 p.

¹¹⁵⁹ Zie o.a. OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 40 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 72 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 28 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 60 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 33 p; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Maritime Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 26 p.

¹¹⁶⁰ Het *Centre for Peace and Reconciliation Studies (CPRS)* van *Coventry University* biedt bijvoorbeeld een *Master in Maritime Security* aan, die online kan worden gevolgd en relevante kennis en vaardigheden aanbrengt (zie "Beyond Piracy", *Maritime Security Review*, 2 oktober 2013; "Coventry University: Maritime Security MA", <http://www.coventry.ac.uk/course-structure/arts-and-humanities/postgraduate/maritime-security-ma/> (geraadpleegd op 27 juli 2017)).

¹¹⁶¹ Er werd in Kenia een *maritime centre of excellence (Bandari Port Authority College)* gecreëerd en internationale samenwerking zorgde voor zichtbare verbeteringen: overleg met de Keniaanse marine, AFRICOM, de *Global Maritime and Transportation School* en het *US Naval War College* leidde tot een waardevolle aanpassing van het curriculum (zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 50-51; website: www.bandaricollege.ac.ke).

maritime security companies of *PMSC's*) vormen in bijzonder risicovolle gebieden immers een goede garantie op een veilige reis voor zowel het schip, de bemanning als de lading.¹¹⁶² Het wijde actieterrain van moderne piraten, dat door het gebruik van moederschepen gevoelig wordt uitgebreid, verhindert immers dat patrouillerende marine- of kustwachtschepen steeds kunnen tussenkomen.¹¹⁶³ De verhoogde dreigingen voor de commerciële scheepvaart hebben uiteraard tot een intensiever gebruik van dergelijke diensten geleid en een expansie van de betrokken markt, die het aantal ondernemingen die in gewapend personeel voorzien om schepen veilig doorheen gevaarlijke gebieden te loodsen sterk zag stijgen.¹¹⁶⁴ In de *High Risk Area* worden private beveiligingsteams het vaakst ingezet: volgens verschillende schattingen maakte ongeveer 15 tot 25 procent van de passerende schepen gebruik van *privately contracted armed security personnel* (*PCASP*) in de laatste jaren.¹¹⁶⁵ Toch blijft het een zeer controversieel gegeven en zijn de meningen sterk verdeeld.

Er heerst veel onrust omtrent *PMSC's* en de introductie van deze actoren lijkt de complexe piraterijproblematiek soms enkel nog ingewikkelder te maken.¹¹⁶⁶ Zowel op publiekrechtelijk als op

¹¹⁶² Zie C. G. BERUBE en P. CULLEN, *Maritime private security: market responses to piracy, terrorism and waterborne security risks in the 21st century*, Londen, Routledge, 2012, 3-12; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 283-312; L. M. MINEAU, "Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy", *Journal of International Business and Law* 2010, 63-78; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 145-147; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120-121; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 6; J. H. HOHENSTEIN, "Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007, 1-3; D. ISENBERG, "The Rise of Private Maritime Security Companies", *Huffington Post*, 29 mei 2012; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; M. PIGEON, "Introduction to Private Maritime Security Companies (PMSCs)", *Oceans Beyond Piracy*, 1 januari 2012; "Pirate Attacks Down as Private Maritime Security Business Booms", ABC News, 7 september 2012.

¹¹⁶³ Er namen gemiddeld 20 tot 30 marineschepen deel aan de internationale patrouilles rond de Hoorn van Afrika. Een dergelijke zeemacht is weliswaar in staat om de voornaamste vaarroutes te monitoren, maar gelet op de grote actieradius van de moderne piraten komt het ongeveer neer op een politiepatrouille met een vergelijkbaar aantal voertuigen op de gehele oppervlakte van West-Europa. Zelfs indien er meer dan 100 marineschepen zouden worden ingezet, wat praktisch gezien onhaalbaar lijkt en naar kostenefficiëntie toe zeker geen goede optie is, zou de interventietijd in bepaalde gebieden nog steeds tot meer dan enkele uren oplopen (zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 190-191).

¹¹⁶⁴ Zie C. G. BERUBE en P. CULLEN, *Maritime private security: market responses to piracy, terrorism and waterborne security risks in the 21st century*, Londen, Routledge, 2012, 25-37; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120; M. L. MINEAU, "Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy", *Journal of International Business and Law* 2010, 63-78; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012.

¹¹⁶⁵ Eind 2013 bleek uit bepaalde cijfers en rapporten dat ongeveer 28 procent van de schepen die langs de Hoorn van Afrika passeerden, gebruik maakten van gewapende private beveiligingsteams. Dit getal bleef gedurende een hele periode relatief stabiel en lag opmerkelijk lager dan de geschatte 40 procent die de *Security Association for the Maritime Industry* voorzag (zie "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 387).

¹¹⁶⁶ Zie o.a. M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 121-122; W. YOUNG, "A Check on Faint-Hearted Presidents: Letters of Marque and Reprisal", *Washington & Lee Law Review*

privaatrechtelijk vlak kunnen er enkele grote vraagtekens geplaatst worden die geen pasklaar antwoord kennen. Wat met het gebruik of bezit van wapens in de territoriale zee? Beschikken private beveiligingsteams over arrestatiebevoegdheden? Kan er enkel sprake zijn van gebruik van geweld binnen het kader van wettige verdediging? Wie is strafrechtelijk aansprakelijk indien er iets fout loopt? Wie is burgerrechtelijk aansprakelijk indien er iets mis gaat? Kan de afwezigheid van private bewaking aanleiding geven tot een gefaalde *due diligence*-test binnen de context van een charterpartij of vervoersovereenkomst? Wat is het statuut van een private bewaker aan boord van het schip en volgens het arbeidsrecht? En over welke bevoegdheden beschikt de kapitein ten aanzien van deze beveiligingsteams? Ook op verzekeringsvlak zorgt de toenemende inzet van PCASP voor onduidelijkheid: aangezien het inschakelen van een privaat beveiligingsteam het risico op een piraterijaanval sterk vermindert, zou de verzekeringspremie in principe moeten dalen indien men hier een beroep op doet of zou men geen aanspraak maken op dekking als men dat nalaat, maar sommige verzekeringspolissen verbieden het net, vrezend voor een mogelijke escalatie van geweld.

Sommige richtsnoeren, nationale wetgeving of andere documenten proberen deze kwesties wel uit te klaren door duidelijke regels vast te leggen, maar slagen helaas niet altijd in hun doel. Het juridisch statuut en de aansprakelijkheidsproblematiek zijn dubieus en dergelijke ondernemingen en hun activiteiten zijn dikwijls amper gereguleerd, waardoor het risico op ongetraind en onervaren gespuis of 'ongeleide projectielen' groot is en onschuldige vissers niet steeds onderscheiden worden van piraten.¹¹⁶⁷ Volgens kenners zijn dergelijke foute inschattingen en de resulterende ongelukken onvermijdelijk indien gewapend personeel, zonder enige voeling met de scheepvaart en de regionale context en omringd door een angstige bemanning, aan boord wordt geplaatst.¹¹⁶⁸ Soms is er ook sprake van veel te hardhandig optreden en kennen sommige private beveiligingsteams zich dezelfde bevoegdheden als oorlogsschepen toe, waarbij ze er niet voor terugdeinzen om naderende piratenschepen onmiddellijk tot zinken te brengen en de zeerovers te liquideren.¹¹⁶⁹ Deze acties zijn niet alleen resoluut in strijd met het internationaal recht, maar werken bovendien *underreporting* in de hand, aangezien de vrees voor aansprakelijkheid na een vuurgevecht er vaak voor zorgt dat het incident niet gemeld wordt.¹¹⁷⁰ De toenemende aanwezigheid van zwaarbewapend

2009, 919-920; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10-11; "Laws and Guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?", *The Economist*, 14 april 2012.

¹¹⁶⁷ Zie M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 121-122; "Shooting to Kill Pirates Risks Blackwater Moment", *Bloomberg*, 9 mei 2012; "Brother Shot Dead Fishing Tests Armed Guards' Accountability", *Bloomberg*, 29 november 2012; "IMO Factsheet: Private Armed Security", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

¹¹⁶⁸ Zie M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 122; "Fighting Piracy Goes Awry with Killings of Fishermen", *Bloomberg*, 16 september 2012.

¹¹⁶⁹ Zie C. G. BERUBE en P. CULLEN, *Maritime private security: market responses to piracy, terrorism and waterborne security risks in the 21st century*, Londen, Routledge, 2012, 86-87; A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 163-164; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 145; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 122; D. ISENBERG, "The Rise of Private Maritime Security Companies", *Huffington Post*, 29 mei 2012.

¹¹⁷⁰ Zie o.a. N. D. LOMBARDO, "Underreporting of Crimes at Sea: Reasons, Consequences, and Potential Solutions", *Oceans Beyond Piracy*, 21 november 2014; "Piracy: A threat to maritime security and the global economy", *Maritime Security Review*, 19 november 2012.

beveiligingspersoneel kan tenslotte ook aanleiding geven tot een wapenwedloop tussen piraten en private ondernemingen, wat eveneens nefaste gevolgen met zich mee kan brengen.¹¹⁷¹

Er kan echter niet naast de grote voordelen gekeken worden: vooral voor trage schepen met een laag vrijboord, die tijdens een gevaarlijke periode en zonder adequate voorbereiding een risicogebied doorkruisen, lijkt het aangeraden om een beroep te doen op *PMSC's* en het dient benadrukt te worden dat een schip met gewapende troepen aan boord nog nooit succesvol is aangevallen.¹¹⁷² De loutere aanwezigheid van beveiligingsagenten is meestal voldoende om piraten af te schrikken, die dan doorgaans naar een makkelijkere prooi op zoek gaan, en wanneer er toch actie moet worden ondernomen, kan een bekwaam, ervaren beveiligingsteam dit normaal efficiënt afhandelen.¹¹⁷³ De daling van de piraterij rond Somalië heeft duidelijk aangetoond dat gepaste inzet van *PCASP*, in combinatie met robuuste acties van patrouillerende oorlogsschepen en verhoogde inspanningen van de scheepvaartsector in het kader van de *Best Management Practices*, wel degelijk tot resultaten leidt en dit hardnekkig misdaadfenomeen op doeltreffende wijze kan indijken.¹¹⁷⁴

3.4.4.2 Verschillende standpunten

De inzet van *PCASP* was tot voor kort zeer omstreden en genoot initieel quasi geen draagvlak binnen de maritieme sector: enkelingen riepen op om gebruik te maken van private beveiligingsteams, maar de scheepvaart- en maritieme verzekeringsindustrie, de vlaggenstaten en de betrokken internationale organisaties waren zeer afkeurend.¹¹⁷⁵ Het standpunt van het *Maritime Safety Committee (MSC)* van de IMO, dat de algemene visie passend lijkt te vertegenwoordigen, evolueerde echter doorheen de tijd: eerst werd het gebruik van gewapende beveiligingsagenten ter beveiliging van het schip en de bemanning sterk afgeraden, vervolgens probeerde men de verantwoordelijkheid om dit fenomeen te ontmoedigen bij de vlaggenstaten te leggen, maar uiteindelijk wordt nu stilzwijgend erkend dat de inzet van gewapende maritieme beveiligingsteams een aanvaarde praktijk

¹¹⁷¹ Zie o.a. A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 163.

¹¹⁷² Zie C. G. BERUBE en P. CULLEN, *Maritime private security: market responses to piracy, terrorism and waterborne security risks in the 21st century*, Londen, Routledge, 2012, 3-12; A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 163; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120-121; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 6; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; "Pirate Attacks Down as Private Maritime Security Business Booms", ABC News, 7 september 2012.

¹¹⁷³ Zie M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120.

¹¹⁷⁴ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 147-150; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 14; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 104; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 170; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120-121; P. CHALK en L. SMALLMAN, *Countering Piracy in the Modern Era: Notes from a Rand Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing With Piracy in the 21st Century*, New York, Rand Publishing, 2009, 4-5; G. BURNS, "Piracy redux: what can be done?", *Maryland Bar Journal* 2010, 50-53; "What Happened to Somalia's Pirates?", *Maritime Security Review*, 20 mei 2013.

¹¹⁷⁵ Zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varend onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 190; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 121-122; W. YOUNG, "A Check on Faint-Hearted Presidents: Letters of Marque and Reprisal", *Washington & Lee Law Review* 2009, 919-920; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 6; "Laws and Guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?", *The Economist*, 14 april 2012.

is in bepaalde omstandigheden.¹¹⁷⁶ De IMO steunt, noch veroordeelt de inzet van *PCASP* en accepteert dat het een individuele beslissing betreft, afhankelijk van de eigen risicobeoordeling en onderhevig aan de wetgeving van de vlaggenstaat. De gespecialiseerde VN-organisatie zag wel in dat de scheepvaart, gezien zijn internationaal karakter en de vele stakeholders, baat heeft bij een verduidelijking en harmonisatie van de toepasselijke regels en procedures en de aanname van gemeenschappelijke minimumstandaarden.

Op initiatief van de Bahama's en de Marshalleilanden, die een discussie omtrent de problematiek vooropstelden¹¹⁷⁷, vaardigde de IMO al enkele circulaires uit over dit betwiste thema, waarin men te kennen gaf dat men dergelijke praktijken niet ondersteunt, maar wel begrijpt dat de inzet van *PCASP* in bepaalde gebieden noodzakelijk is geworden om de veiligheid in alle omstandigheden te garanderen: het werd gezien als een uitzondering op de algemene regel dat staten de vrijheid van scheepvaart moeten garanderen. Deze beleidsdocumenten werden zowel tot de scheepseigenaars en private beveiligingsondernemingen als tot de vlaggenstaten en haven- of kuststaten gericht: in de eerste twee gevallen namen ze de vorm aan van richtsnoeren ('*guidance*')¹¹⁷⁸, in de laatste twee werden ze als aanbevelingen ('*recommendations*')¹¹⁷⁹ gekwalificeerd.

In de richtsnoeren voor de scheepseigenaars, -operatoren en kapiteins wordt een grondige afweging door de scheepsoperator vooropgesteld: een adequate risicoanalyse is volgens de IMO noodzakelijk vooraleer men beslist om al dan niet beroep te doen op gewapend beveiligingspersoneel.¹¹⁸⁰ De vlaggenstaat moet reeds in een vroeg stadium geconsulteerd worden en de kapitein wordt bij voorkeur ook betrokken bij het beslissingsproces. Eens men beslist om met een *PMSC* in zee te gaan, wijzen de richtsnoeren op de nodige *due diligence* bij het uitkiezen van een partner en worden uiteenlopende aandachtspunten en selectiecriteria vermeld, wat er uiteindelijk toe moet leiden dat men op verantwoorde wijze met een betrouwbare onderneming contracteert. Het wordt sterk benadrukt dat men zeer voorzichtig en duidelijk moet zijn op vlak van bevelstructuur, aansprakelijkheid en andere juridische kwesties. Verder wil men ook beklemtonen dat de inzet van *PCASP* geenszins als een vervanger kan worden gezien voor de *Best Management Practices* en de daarin voorgeschreven beveiligingsmaatregelen, die steeds zouden moeten worden toegepast. In de richtsnoeren voor private beveiligingsondernemingen wordt vooral gehamerd op de aanwezigheid

¹¹⁷⁶ Zie "IMO Factsheet: Private Armed Security", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

¹¹⁷⁷ Zie W. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 191-192.

¹¹⁷⁸ Zie Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1405/Rev2* (2012); Interim guidance to Private Maritime Security Companies providing Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1443* (2012).

¹¹⁷⁹ Zie Revised Interim Recommendations for Flag States regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (12 juni 2015), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1406/Rev.3* (2015); Revised Interim Recommendations for Port and Coastal States regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1408/Rev. 1* (2012).

¹¹⁸⁰ Zie Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1405/Rev2* (2012).

van de nodige documenten en certificaten, zodat scheepseigenaars een geïnformeerde beslissing kunnen nemen, en worden bepaalde kennis, ervaring en vaardigheden vooropgesteld.¹¹⁸¹ Zo wordt onder meer verlangd dat men de nodige verzekeringen heeft afgesloten, voldoende inzicht in de relevante wetgeving en piraterijsituatie heeft, adequaat getrainde teams kan aanleveren, beveiligingstaken naar behoren kan uitvoeren en consistent rapporteert. Een internationale standaard en een bijhorend certificeringsproces voor *PMSC's* was er op dat moment nog niet, maar de richtsnoeren stuurden aan op de ontwikkeling daarvan, aangezien zo op efficiëntere wijze kan worden aangetoond dat men over de vereiste competenties en professionaliteit beschikt.

De aanbevelingen voor de vlaggenstaten zijn beknopter: de aandacht wordt gevestigd op een aantal prominente kwesties en de staten worden zo enigszins begeleid bij het creëren van een goed en duidelijk beleid, dat bepaalt of en onder welke voorwaarden de inzet van *PCASP* mogelijk is.¹¹⁸² Men wordt gewezen op de mogelijke geweldsescalatie bij het toelaten van dergelijke praktijken en indien men oordeelt dat het toch gepast is, worden heldere procedures en strikte voorwaarden aanbevolen, zoals naleving van de IMO-richtsnoeren en certificering. De aanbevelingen voor haven- en kuststaten zijn dan weer zeer technisch en hebben betrekking op enkele belangrijke aspecten inzake inscheeping, ontscheeping en vervoer van wapens, beveiligingsuitrusting en beveiligingspersoneel: verschillende aandachtspunten worden aangehaald en de betrokken staten worden aangespoord om adequate en overzichtelijke regelgeving omtrent deze kwesties te ontwikkelen en communiceren, zodat de scheepvaartsector, *PMSC's* en vlaggenstaten op de hoogte zijn van wat er op dat vlak al dan niet toegelaten is en onder welke voorwaarden.¹¹⁸³

In de door de sector geformuleerde *Best Management Practices* blijft men heel voorzichtig en laat men de keuze om een beroep te doen op *PMSC's* ook over aan de rederijen, die op basis van een deugdelijke risicobeoordeling en mits eventuele toelating van de vlaggenstaat een beslissing moeten nemen. Het wordt benadrukt dat dit advies in geen geval een aanbeveling uitmaakt om *PCASP* in te zetten en dat de inschakeling van private beveiligingsteams slechts als additionele bescherming moet worden gezien, bovenop de gepropageerde beveiligingsmaatregelen.¹¹⁸⁴ Het blijft tot op heden immers een controversiële aangelegenheid: ondanks de welwillende evolutie van de laatste jaren is het gebruik van wapens door private maritieme beveiligingsteams nog steeds niet in elke nationale wetgeving toegelaten, wat het belang van de vlagkeuze van een schip uiteraard doet toenemen.¹¹⁸⁵

¹¹⁸¹ Zie Interim guidance to Private Maritime Security Companies providing Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1443* (2012).

¹¹⁸² Zie Revised Interim Recommendations for Flag States regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (12 juni 2015), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1406/Rev.3* (2015).

¹¹⁸³ Zie Revised Interim Recommendations for Port and Coastal States regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1408/Rev. 1* (2012).

¹¹⁸⁴ Zie UKMTO, *BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 39-40; UKMTO, *BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, Glasgow, Witherby, 2018, 19-20.

¹¹⁸⁵ Zie R. S. JEFFREY, "An efficient solution in a time of economic hardship: the right to keep and bear arms in self-defence against pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 525-527; "Wapens toestaan tegen piraten in Oost- en West-Afrika", *NOS*, 12 juni 2012; "UK debates revised rules on use of force against pirates", *Lloyd's List*, 15 juni 2012; "France to allow armed security guards on its ships", *Reuters*, 3 december 2013; "IMO Factsheet: Private Armed Security", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

De aanwezigheid van wapens zorgt daarnaast ook voor problemen in havens en in de territoriale zee van staten die dit niet toestaan, waardoor de goedkeurende vlaggenstaten nog eens bilaterale overeenkomsten moeten sluiten om deze moeilijkheden op te lossen.¹¹⁸⁶

Voor gewapende beveiliging van schepen zijn er in principe twee mogelijkheden: beroep doen op PCASP of gebruik maken van *vessel protection detachments* (VPD's), bestaande uit kleine teams van geüniformeerde staatstroepen die het schip beschermen vanuit hun hoedanigheid als militair of rechtshandavingsambtenaar.¹¹⁸⁷ Onder meer Nederland, Italië, Frankrijk, Spanje en België bieden deze mogelijkheid aan voor passages door de *High Risk Area*. Hoewel de scheepvaartsector en het MSC reeds hun voorkeur uitspraken voor dergelijke vorm van bescherming, blijken de VPD's echter veelal te duur en is het aanbod beperkt.¹¹⁸⁸ Ondanks grote druk blijven vlaggenstaten Italië en Nederland evenwel het gebruik van wapens door private maritieme beveiligingsteams verbieden, waardoor enkel beroep kan worden gedaan op duur en inflexibel militair personeel en veel scheepseigenaren verkiezen om onder een goedkope vlag te varen.¹¹⁸⁹

3.4.4.3 Belgische wetgeving

3.4.4.3.1 Situering

De Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV)¹¹⁹⁰ was zich reeds snel bewust van de problematiek en lanceerde begin 2011 de vraag om een wettelijk kader voor het gebruik van PCASP aan boord van Belgische schepen, die na een relevante vergadering van het MSC enkele maanden later nog eens herhaald werd.¹¹⁹¹ Dit was enigszins verrassend, want de KBRV was initieel enkel voorstander van de inzet van *vessel protection detachments*, aangezien dit in principe adequate scheepsbeveiliging waarborgt: een VPD blijft aan boord voor de volledige passage door het risicogebied, beschikt over gepaste uitrusting en vuurwapens, valt onder de krijgstucht, functioneert volgens een duidelijke

¹¹⁸⁶ Drijvende wapendepots ('floating armories') vormen soms een oplossing voor de opslag van wapens in de regio: voor de kust van de Verenigde Arabische Emiraten en in de Rode Zee werden reeds wapenarsenalen goedgekeurd, maar deze moeten aan strikte voorwaarden voldoen en er zwerven nog veel vragen rond dit fenomeen, aangezien het niet onmiddellijk lijkt te stroken met het gebruik van de volle zee en de exclusieve economische zone voor vreedevolle doeleinden (zie artikel 58, §2 en 88 LOSC; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 127; R. S. JEFFREY, "An Efficient Solution in a Time of Economic Hardship: The Right to Keep and Bear Arms in Self-Defense against Pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 527; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013).

¹¹⁸⁷ In theorie bestaat er ook nog een derde mogelijkheid: het bewapenen van de bemanning. Dit is echter volledig ongepast en valt om tal van praktische en juridische redenen af te raden (zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 387; W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 193).

¹¹⁸⁸ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 387; W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 192.

¹¹⁸⁹ Zie o.a. W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 193-196; "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013; "Nieuwe stap in private beveiliging tegen piraterij", *De Binnenvaartkrant*, 27 februari 2014.

¹¹⁹⁰ Website: www.kbrv.be.

¹¹⁹¹ Zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 193.

bevelstructuur en past de *rules of engagement* van de betrokken staat toe. VPD's schenken dus bepaalde garanties die niet in dezelfde mate door een privaat beveiligingsteam kunnen worden geboden.¹¹⁹² Praktische moeilijkheden¹¹⁹³, grote kosten¹¹⁹⁴ en inefficiënte functionering¹¹⁹⁵ van de Belgische VPD's noopten er echter toe om andere opties af te wegen, die dan uiteraard ook afdoende gereguleerd moesten worden.¹¹⁹⁶

3.4.4.3.2 Algemeen

Gezien de toenmalige lacune op vlak van inzet van private maritieme beveiligingsteams in de Belgische wetgeving, was een duidelijk wettelijk kader dringend nodig: voor de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving was er immers nergens een verbod vermeld op dergelijke praktijken en kon men uit enkele artikels van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij en het Strafwetboek afleiden dat de inzet van PCASP aan boord van Belgische schepen legaal was, indien de Belgische Wapenwet niet geschonden werd.¹¹⁹⁷ Begin 2013 vaardigde België, rekening houdend met de herhaalde vraag en verschillende suggesties van de KBRV, na een lang hindernissenparcours een wet uit die het gebruik van PCASP reguleert: de Maritieme Beveiligingswet¹¹⁹⁸, zoals ze veelal wordt

¹¹⁹² Zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 194.

¹¹⁹³ De omvang van een VPD varieert afhankelijk van de staat die het team ter beschikking stelt (6 tot 18 militairen), maar is over het algemeen groter dan een privaat beveiligingsteam. Het aantal militairen geeft daarom meer dan eens aanleiding tot problemen met betrekking tot het certificaat van deugdelijkheid van het schip, gelet op het beperkt aantal slaapplekken en beschikbare reddingssloepen (zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 194).

¹¹⁹⁴ Het prijskaartje vormt ook een belangrijke hindernis: de Belgische staat rekent namelijk buitensporige kosten aan in vergelijking met andere Europese landen of PMSC's. Niet enkel de meerkost van het militair transport, maar ook de kosten voor het gebruik van de manschappen en het materiaal, die ze volgens sommigen zelf zouden moeten dragen wegens hun verplichting om de vrijheid van scheepvaart te garanderen en dus in de bescherming van hun schepen te voorzien, worden doorgerekend (zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 195-196).

¹¹⁹⁵ Eén van de obstakels voor de inzet van een VPD betreft ook het verkrijgen van diplomatieke toestemmingen ('*diplomatic clearances*') voor het transport van militair personeel, vuurwapens en munitie. Er dienen immers uiteenlopende landen aangesproken te worden en het kan lang duren om dit rond te krijgen: sommige landen zijn weigerachtig om hun instemming te verlenen, terwijl andere staten de aanvragen uiterst traag verwerken. Het is bijgevolg nagenoeg onmogelijk om op relatief korte termijn beroep te doen op een Belgische VPD. Nederland daarentegen loste dit probleem deels op door onderlinge afspraken te maken met de plaatselijke landen omtrent de opslag van vuurwapens en munitie op strategische locaties (zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 195).

¹¹⁹⁶ Er werd tot nu toe amper gebruik gemaakt van Belgische VPD's en deze optie wordt dus niet meer als een realistisch alternatief gezien, gelet op voornoemde obstakels (zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 194).

¹¹⁹⁷ Zie o.a. Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, BS 26 juli 1928, 3341; Strafwetboek van 8 juni 1867, BS 9 juni 1867, 3133; Wet van 8 juni 2006 houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens, BS 9 juni 2006, 29840.

¹¹⁹⁸ Zie Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, BS 30 januari 2013, 4730; "Reders mogen wapens inzetten tegen piraten", De Standaard, 9 mei 2012; "Nieuwe wet op zeepiraterij vandaag van kracht", Vandaag, 30 januari 2013.

genoemd¹¹⁹⁹, legt het regelgevend kader vast voor dergelijke praktijken en bevat verschillende wijzigingen van bestaande wetgeving.¹²⁰⁰

De wet voorziet in een hele reeks voorwaarden: zo kan *PCASP* enkel worden ingezet binnen een strikt afgebakend gebied rond de Hoorn van Afrika¹²⁰¹, dient de overeenkomst tussen de *PMSC* en de scheepsoperator aan specifieke eisen te voldoen en moeten de relevante wetgeving, alle IMO-richtsnoeren en de recentste *Best Management Practices* worden nageleefd.¹²⁰² De wet legt daarnaast enkele verplichtingen op met betrekking tot informatieverstrekking: de scheepsoperator moet elke reis waarbij *PCASP* wordt ingezet en elke overeenkomst die met een *PMSC* wordt afgesloten aan de overheid melden¹²⁰³ en elke piraterijaanval of elk schot dat door de private beveiligingsteams wordt afgevuurd, dient eveneens gerapporteerd te worden.¹²⁰⁴ Er worden ook duidelijke regels voorgeschreven aan de *PMSC*'s zelf: deze dienen over een vergunning te beschikken¹²⁰⁵, die enkel kan worden toegekend indien een specifieke procedure wordt doorlopen en

¹¹⁹⁹ De officiële titel doet namelijk wat wenkbrauwen fronsen, aangezien het in principe niet toekomt aan private actoren om 'de strijd tegen maritieme piraterij' te voeren. Los daarvan is het ook opmerkelijk dat de Belgische wet voortdurend de termen 'bewaking', 'bescherming' en 'veiligheid' ('*safety*') hanteert, terwijl het gangbaar is om in die context van 'beveiliging' ('*security*') te spreken en er over het algemeen veel belang wordt gehecht aan dit terminologisch onderscheid. Deze onvolkomenheid is er waarschijnlijk gekomen omdat het belangrijkste deel van de wet in bestaande wetgeving omtrent private en bijzondere veiligheid werd ingevoegd, die enkel op het land focust en daardoor voeling met de specificiteit van het maritiem domein ontbeert (zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 197-198).

¹²⁰⁰ Zie o.a. Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 29 mei 1990, 10963; Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, *BS* 26 juli 1928, 3341; Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485.

¹²⁰¹ Dit specifiek gebied wordt omschreven als 'het zeegebied begrensd door Suez en de Straat van Hormuz in het noorden, 10° Z.B. en 78° O.L.' Het omvat ook de territoriale zee van kuststaten, waar nationale veiligheid en territoriale soevereiniteit uiteraard een rol spelen, en het is dus belangrijk om omzichtig te handelen in dergelijke situaties. De regeling was alvast het mikpunt van veel kritiek vanwege de scheepvaartsector, die graag een meer omvattend regime had gezien en uitbreiding naar andere risicogebieden wenselijk achtte (zie Koninklijk besluit van 11 februari 2013 tot vaststelling van de zeegebieden voor het gebruiken van private bewaking op zee, *BS* 19 februari 2013, 9340; W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 199-200).

¹²⁰² Zie artikels 3 en 6 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

¹²⁰³ Zie artikel 3, 1° Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730; artikel 1 Koninklijk besluit van 6 maart 2013 betreffende de mededelingen en meldingen door de geregistreerde eigenaars of exploitanten van schepen die vereist zijn wanneer zij beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming, *BS* 2 april 2013.

¹²⁰⁴ Zie artikels 4-5 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730; artikel 2-3 Koninklijk Besluit van 6 maart 2013 betreffende de mededelingen en meldingen door de geregistreerde eigenaars of exploitanten van schepen die vereist zijn wanneer zij beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming, *BS* 2 april 2013, 20382.

¹²⁰⁵ Zie artikel 12 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

aan bepaalde voorwaarden is voldaan¹²⁰⁶, mogen geen gebruik maken van onderaannemers¹²⁰⁷ en moeten een specifieke aansprakelijkheidsverzekering afsluiten.¹²⁰⁸

3.4.4.3.3 Privaat beveiligingsteam

Elke maritieme beveiligingsagent moet in het bezit zijn van een bekwaamheidsattest en dient hiervoor een specifieke opleiding te volgen, waarin de verplichtingen, bevoegdheden en procedures worden toegelicht, de relevante wettelijke bepalingen worden geduid en de vereiste technieken worden aangeleerd.¹²⁰⁹ Het *PCASP* aan boord van het schip moet gedetailleerd bepaalde beschermingskledij dragen, wat een interessante discussie uitlokte¹²¹⁰, en er wordt tevens bepaald dat de scheepsbeveiliging altijd op gewapende wijze dient te gebeuren, wat ook een opmerkelijke regel is.¹²¹¹ De *PMSC* ziet erop toe dat het team voldoende manschappen telt om de beveiligingsopdracht adequaat uit te voeren: de omvang en samenstelling van het beveiligingsteam wordt afhankelijk van de aard van de opdracht, de verwachte risico's en de kenmerken van het te bewaken schip bepaald en een ploeg bestaat steeds uit minstens drie beveiligingsagenten en één operationeel leidinggevend personeelslid, dat gezag en toezicht uitoefent over zijn team.¹²¹² Op dat

¹²⁰⁶ De toevoeging van een nieuw hoofdstuk, met specifieke vereisten voor maritieme beveiligingsondernemingen, aan een oudere Belgische wet omtrent private beveiliging was dan ook logisch. Sommige voorwaarden staan echter ter discussie: zo worden verzekeringen volgens Belgisch recht vooropgesteld, terwijl deze in de praktijk nagenoeg altijd overeenkomstig het Engels recht worden afgesloten, en zorgt een verbod op het dragen van wapens buiten het risicogebied ervoor dat deze niet kunnen worden ingeschoten en niet geoefend kan worden op het accuraat vuren op bewegende doelen op zee (zie artikel 3, 2° en 12-14 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730; Koninklijk Besluit van 2 september 2013 betreffende de voorwaarden tot het verkrijgen van een vergunning als maritieme veiligheidsonderneming, *BS* 24 september 2013, 67683; Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 29 mei 1990, 10963; W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 201-203).

¹²⁰⁷ Zie artikel 6, 2° Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

¹²⁰⁸ Zie artikel 6, 3° Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

¹²⁰⁹ Zie Koninklijk Besluit van 1 december 2013 betreffende de opleidingsvereisten waaraan het personeel van de maritieme veiligheidsondernemingen moet voldoen, *BS* 11 december 2013, 98130.

¹²¹⁰ Heel wat sceptici waren van mening dat de voorgeschreven kledij, bestaande uit een zwarte broek, gele armbanden en een rode vest met vermelding 'SECURITY' op de rug, te ver ging: het is weliswaar noodzakelijk dat het *PCASP* van de reguliere bemanning van het schip kan worden onderscheiden, maar velen menen dat de opvallende outfit hen net tot doelwit zal maken. Anderen gingen er echter van uit dat de aanwezigheid van *PCASP* een grote ontradende impact zou hebben op piraten en vonden het dus een goed idee om dit in de verf te zetten (zie artikel 16 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730; artikel 5 Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686; W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 205).

¹²¹¹ Private beveiligingsagenten kunnen uitgerust worden met automatische wapens tot een kaliber .50. Met dergelijke zware vuurkracht hoopt men piraten op afstand te houden en zo op andere gedachten te brengen (zie artikel 16 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730).

¹²¹² Zie artikel 15 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730; artikel 2-3 Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan

vlak komt de Belgische regelgeving dus overeen met *GUARDCON*, dat als veelgebruikt standaardcontract de norm op minimum vier beveiligingsagenten legt om de nodige veiligheidsgaranties te bieden.¹²¹³

3.4.4.3.4 Hiërarchie en toegelaten acties

De wetgeving schept ook klaarheid omtrent de verantwoordelijkheden en bevoegdheden aan boord van het schip: privaat beveiligingspersoneel maakt geen deel uit van de bemanning en de kapitein neemt als hoogste autoriteit de beslissingen met betrekking tot het afweren van piraterijaanvallen, na eventueel advies van de teamleider van het beveiligingsteam.¹²¹⁴ De bevoegdheidsverdeling tussen de kapitein en het *PCASP* moet duidelijk vastgelegd worden in de overeenkomst en het maritiem beveiligingspersoneel moet goed op de hoogte zijn van de heersende regels en richtsnoeren.¹²¹⁵ De teamleider, die als communicatieschakel tussen de kapitein en het privaat beveiligingsteam fungeert en steeds in samenspraak met de kapitein handelt, voert de richtlijnen en bevelen van de kapitein uit en informeert hem over elke onregelmatigheid, terwijl de beveiligingsagenten hun activiteiten onder de autoriteit van de teamleider uitoefenen.¹²¹⁶ Enkel in uiterste hoogdringendheid, wanneer het niet mogelijk is om vooraf de kapitein te consulteren, kunnen de beveiligingsagenten acties ondernemen waarvoor de kapitein geen toestemming gaf aan de teamleider. In uitzonderlijke gevallen waarbij er na akkoord van de kapitein bijkomende bescherming wordt geboden door militairen van aanwezige oorlogsschepen, dient de teamleider zich ook te voegen naar de instructies van de betrokken militairen om optimale coördinatie te verzekeren.¹²¹⁷

De uitvoeringsbesluiten bepalen nog heel wat gedetailleerde voorschriften inzake de gebruikte wapens, uitrusting, na te leven procedures en verwachte houding van het *PCASP* naargelang de verschillende fases van de opdracht (inscheepfase, binnenvaren risicogebied, preventieve waakfase, ontdekking en nadering van een verdacht schip, aanvalsfase, post-incidentfase), die ook nauwkeurig beschreven staan in de handleiding die aan elke beveiligingsagent wordt bezorgd voor inscheeping en geacht wordt gekend te zijn.¹²¹⁸ De voorkeur gaat uit naar het voorkomen van risicosituaties via *early warning* en afschrikking: slechts bij strikte noodzakelijkheid kan worden teruggegrepen naar evenredig gebruik van geweld, dat steeds in overeenstemming moet zijn met het Belgisch recht

boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686.

¹²¹³ *Infra* III.3.4.4.4.2.

¹²¹⁴ Zie artikels 7-8 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

¹²¹⁵ Zie artikel 6, 4°-7° Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

¹²¹⁶ Zie artikel 17 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730; artikel 4 Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686.

¹²¹⁷ Zie artikel 17 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

¹²¹⁸ Zie artikel 6-44 Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686.

inzake wettige verdediging.¹²¹⁹ Gedurende de beveiligingsopdracht moeten alle gebeurtenissen nauwgezet worden bijgehouden in een logboek¹²²⁰ en de helmen van het *PCASP* zijn uitgerust met camera's, die vanaf het ogenblik dat een verdacht schip wordt waargenomen tot het einde van de dreigingssituatie alle beelden registreren en zo waardevol bewijsmateriaal kunnen opleveren met het oog op eventuele navolgende rechtszaken.¹²²¹

De private beveiligingsagenten beschikken krachtens de wet over verregaande bevoegdheden met betrekking tot het aanhouden, fouilleren en bewaken van piraten aan boord van het schip, maar deze controversiële bepalingen worden verder in dit werk uitgebreid besproken. Ten slotte werd bepaald dat het een tijdelijke wet betreft, die bij gebrek aan een koninklijk besluit dat in een verlenging voorziet op 31 december 2014 buiten werking treedt.¹²²² Eind 2014 werd weliswaar voorzien in een dergelijk KB, dat de buitenwerkingtreding van de wet met twee jaar uitstelde naar 31 december 2016, en navolgende wetten zorgden zelfs voor een onbeperkte geldigheidsduur, maar deze verlenging gebeurde op zeer onzorgvuldige en betwistbare wijze, wat veel vragen oproept.¹²²³ Ondertussen werd de inhoud van de besproken wetgeving opgenomen in een nieuwe allesomvattende wet inzake private beveiliging, maar los van geactualiseerde en uitgebreidere algemene regels en verplichtingen voor beveiligingsondernemingen en -personeel werden geen fundamentele wijzigingen aangebracht aan de regulering van maritieme beveiligingsactiviteiten.¹²²⁴

3.4.4.4 Internationale reguleringsinitiatieven

3.4.4.4.1 Situering

Velen blijven sceptisch over het gebruik van *PCASP* en zien het als het openen van de doos van Pandora, gelet op de uiteenlopende risico's en mogelijke problemen die ermee gepaard gaan.¹²²⁵ Het is dan ook niet verwonderlijk dat er in stijgende mate gepleit werd voor duidelijke internationale

¹²¹⁹ Zie artikel 8, §2 Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686.

¹²²⁰ Zie artikel 23 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730; Koninklijk besluit van 11 juni 2013 betreffende het logboek van de maritieme veiligheidsondernemingen, *BS* 2 juli 2013, 41523.

¹²²¹ Zie artikel 6, §1, 2° en 18, 2° Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686.

¹²²² Zie artikel 30 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

¹²²³ *Infra* V.2.8.2.

¹²²⁴ Zie Wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 31 oktober 2017, 96776.

¹²²⁵ Zie J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 311-312; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 160-166; J. H. HOHENSTEIN, "Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007, 17-19; "Laws and Guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?", *The Economist*, 14 april 2012.

regelgeving en certificering.¹²²⁶ Bepalingen uit het *Montreux Document*, een internationale overeenkomst die respect van de *PMSC's* voor de internationale mensenrechten en het humanitair recht wenst te garanderen en diverse aanbevelingen formuleert omtrent *good practice* van staten in deze context, kunnen als leidraad dienen en het opstellen van gepaste regelgeving faciliteren.¹²²⁷ De aansprakelijkheidsproblematiek dient ook uitgeklaard te worden en de beslissingsbevoegdheid en *rules of engagement* moeten bij voorkeur via wetgeving (of anders in elk geval contractueel)¹²²⁸ ondubbelzinnig worden vastgelegd.¹²²⁹

Naast richtsnoeren omtrent het gebruik van *PCASP* door scheepsoperatoren en het uitvaardigen van richtlijnen ten aanzien van de *PMSC's* zelf, voorzag de IMO ook al in aanbevelingen voor staten bij het opstellen van regelgeving omtrent dergelijke ondernemingen en het gebruik ervan door hun onderdanen.¹²³⁰ Ook de Raad van Europa zette haar lidstaten via een resolutie aan tot het ontwikkelen van relevante reglementering.¹²³¹ De maritieme beveiligingssector zelf, met de *Security Association for the Maritime Industry (SAMI)* en de *International Association of Maritime Security Professionals (IAMSP)*¹²³² als drijvende krachten, tracht daarnaast al enkele jaren te voorzien in zelfregulering met betrekking tot *PCASP*¹²³³ en de geëngageerde ngo *Oceans Beyond Piracy* leverde een bijdrage door samen met de *UNODC* een handleiding inzake geweldgebruik door *PCASP* te publiceren en via een overzichtsdokument klaarheid te scheppen omtrent de verschillende soorten private maritieme beveiligingsdiensten en de toezichtsmechanismen die erop van toepassing zijn.¹²³⁴ Het gebruik van gewapende private beveiligingsteams geraakt ondertussen wel steeds meer ingeburgerd in de moderne scheepvaart en velen willen absoluut vermijden dat dit de algemene norm wordt, terwijl anderen de inzet van *PCASP* noodzakelijk achten, maar hen bij voorkeur een afschrikwekkende rol toedichten met een grote meerwaarde op vlak van beveiligingsdiscipline.¹²³⁵

¹²²⁶ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 155-158; D. M. PARSONS, "Protecting the Booty: Creating a Regulatory Framework to Govern Increased Use of Private Security Companies in the Fight Against Pirates", *Tulane Maritime Law Journal* 2010, 153-181; G. RODDEN en J. WALSH, "Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships", *Federal Lawyer* 2011, 30-56; J. H. HOHENSTEIN, "Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007, 17-19.

¹²²⁷ Zie Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict, Montreux, 17 september 2008.

¹²²⁸ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 160-166; J. S. MARTIN, "Fighting piracy with private security measures: when contract law should tell parties to walk the plank", *American University Law Review* 2010, 1363-1398.

¹²²⁹ Eind 2013 werkte het *Interregional Crime and Justice Research Institute* van de Verenigde Naties reeds via juridische workshops in Rome aan een *code of conduct* voor het gebruik van geweld door *PCASP* aan boord van commerciële schepen (zie "Contact Group on Piracy", *Maritime Security Review*, 27 december 2013).

¹²³⁰ *Supra* III.3.4.4.2.

¹²³¹ Zie Resolutie 1722 van de Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa (28 april 2010).

¹²³² Website: www.iamsp.org.

¹²³³ Zie o.a. Standards for Private Maritime Security Company (PMSC) Accreditation, Security Association for the Maritime Industry, 6 augustus 2012; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10-11.

¹²³⁴ Zie P. DREW en R. MCLAUGHLIN, "Handbook on the Use of Force for Private Security Companies", *Oceans Beyond Piracy*, oktober 2016; "Defining Contracted Maritime Security", *Oceans Beyond Piracy*, 16 december 2016.

¹²³⁵ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 160-166; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 311-312; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10-11; J. H. HOHENSTEIN, "Private Security Companies

3.4.4.4.2 GUARDCON

Algemeen

De scheepvaartsector probeerde eveneens iets aan het probleem te doen door het uitvaardigen van standaardovereenkomsten. Een mooie illustratie betreft het *GUARDCON*-initiatief van het *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)*¹²³⁶, de grootste internationale redersvereniging.¹²³⁷ Samen met de IMO-richtsnoeren en -aanbevelingen, die goed worden opgevolgd door de scheepseigenaars en vlaggenstaten, blijkt *GUARDCON* een groot succes: het voorzag een heldere regeling voor heel wat moeilijke kwesties en niet lang na de lancering was het reeds het derde meest gebruikte standaardformulier van *BIMCO*.¹²³⁸ Er wordt bepaald dat alle geschillen die voortvloeien uit de tewerkstelling van private beveiligingsagenten aan boord van een schip op basis van Engels recht beslecht zullen worden via arbitrage in Londen.¹²³⁹ De private beveiligingsonderneming en de scheepsoperator moeten voor aanvang van de tewerkstelling duidelijke regels omtrent het gebruik van geweld (*rules for the use of force*) vastleggen, er dient een lijst opgesteld te worden van de wapens, munitie en andere uitrusting die door de *PMSC* ter beschikking worden gesteld en als de *PMSC* beschikt over *standard operating procedures* die relevant zijn voor de aangeboden beveiligingsdiensten, wordt dit ook aan het standaardcontract gehecht, zodat de scheepsoperator weet met wie men te maken heeft een zorgvuldige beslissing kan nemen.

De verantwoordelijkheden van de scheepsoperator en de *PMSC* worden ondubbelzinnig afgebakend: de scheepsoperator voorziet in de nodige licenties voor de uitoefening van beveiligingsdiensten en het gebruik van vuurwapens aan boord van het schip, terwijl de *PMSC* over vergunningen moet beschikken voor het uitvoeren van beveiligingsdiensten en het gebruik van vuurwapens door zijn personeel, zowel van het land waar de onderneming gevestigd is en het land van in- en ontschepping, als van de staten waarvan de ingezette personeelsleden de nationaliteit dragen.¹²⁴⁰ Naast strikte onderlinge aansprakelijkheidsafspraken ('*knock for knock*'-principe) worden ook de verzekeringsplichten van de *PMSC* in detail besproken en alle bepalingen van het *GUARDCON*-contract lijken met veel aandacht voor de bestaande nationale regelgeving omtrent *PCASP* aan boord van schepen te zijn opgesteld. Het werd ontworpen om overal ter wereld te worden gebruikt, maar is wel gericht op situaties waarin *PMSC*'s exclusief voorzien in het beveiligingsteam, zodat alle risico's en aansprakelijkheidsscenario's gedekt worden door de afgesloten verzekeringen.¹²⁴¹ *GUARDCON* was daarom niet onmiddellijk toepasselijk in West-Afrika, waar maritieme beveiligingsdiensten

at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007, 17-19; "Laws and Guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?", *The Economist*, 14 april 2012.

¹²³⁶ Website: www.bimco.org.

¹²³⁷ Zie "GUARDCON", https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2012/GUARDCON.PDF (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹²³⁸ Zie "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013.

¹²³⁹ Zie Arbitration Act 1996.

¹²⁴⁰ Zie "GUARDCON", https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2012/GUARDCON.PDF (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹²⁴¹ Zie o.a. "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013.

doorgaans uitgevoerd worden door plaatselijke militairen die hun eigen regels met betrekking tot het gebruik van geweld hanteren, maar een specifieke amendering verhielp dit probleem.¹²⁴²

Privaat beveiligingsteam

GUARDCON stipuleert dat een privaat beveiligingsteam uit minstens vier personen moet bestaan, waarvan één als teamleider wordt aangewezen.¹²⁴³ De teamleider vormt het verbindingsstuk tussen zijn teamleden en de kapitein, met wie hij voortdurend in contact staat. De plichten van het beveiligingsteam, gaande van het treffen van de nodige voorbereidingen, het verzorgen van oefeningen en het geven van instructies aan de crew tot het opmerken van verdachte vaartuigen en het adviseren van de kapitein, worden duidelijk opgesomd en het wordt benadrukt dat de bemanning op geen enkel moment mag worden toegelaten om zelf vuurwapens te gebruiken.¹²⁴⁴ Elke beveiligingsagent is verplicht om de *rules for the use of force* en het relevant nationaal recht te respecteren en zorgt ervoor dat hij alle nodige identificatiedocumenten en wapenvergunningen kan voorleggen in elke aanloophaven.¹²⁴⁵ Voldoende ervaring en een deugdelijke opleiding inzake het gebruik van vuurwapens en het beveiligen van schepen gelden als minimumvereisten, men moet over een goede mentale en fysieke gezondheid beschikken en men moet de werktaal, die tussen het *PCASP* en de kapitein wordt gesproken, beheersen. Er gelden daarnaast ook een aantal uitsluitingsgronden: een beveiligingsagent mag geen strafrechtelijke veroordelingen hebben opgelopen die het gebruik van vuurwapens verbieden en mag niet om disciplinaire redenen ontslagen zijn uit het leger of een andere rechtshandavingsinstantie. Voor de teamleider wordt de lat nog hoger gelegd en minstens één teamlid moet bekwaam zijn om eerste hulp toe te dienen.

De *PMSC* zorgt er weliswaar voor dat men als entiteit verzekerd is voor alle risico's en aansprakelijkheden die uit de inzet van zijn beveiligingsagenten kunnen voortvloeien, maar elke beveiligingsagent draagt alle risico's met betrekking tot zijn eigen leven, gezondheid en persoonlijke bezittingen wanneer hij aan boord is van het schip of tijdens de in- en ontscheping en men dient zelf of via de *PMSC* verzekerd te zijn voor mogelijke kosten ten gevolge van zijn dood, ziekte of blessure.¹²⁴⁶ Alle rechten en plichten staan beschreven in een standaardverklaring (*individual waiver*), die door de beveiligingsagent moet worden ondertekend vooraleer hij inscheept. Het is duidelijk dat private maritieme beveiligingsagenten en -ondernemingen voor tal van zaken de verantwoordelijkheid blijven dragen, zodat de scheepsoperator en kapitein niet aan disproportionele

¹²⁴² Zie "Amended BIMCO GUARDCON contract for the employment of security guards on vessels off West Africa", UK P&I Club, 9 april 2014.

¹²⁴³ Zie "GUARDCON", https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2012/GUARDCON.PDF (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹²⁴⁴ Cf. artikel 38 Koninklijk besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, BS 24 september 2013, 67686.

¹²⁴⁵ Bepaalde beveiligingsmaatregelen, zoals auditieve of visuele afweermechanismen die blijvende schade aanrichten, zijn bijvoorbeeld in strijd met nationale wetgeving van de vlaggenstaat en kunnen bijgevolg niet worden toegepast (zie "GUARDCON", https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2012/GUARDCON.PDF (geraadpleegd op 27 juli 2017)).

¹²⁴⁶ Zie "GUARDCON", https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2012/GUARDCON.PDF (geraadpleegd op 27 juli 2017).

risico's worden blootgesteld.¹²⁴⁷ Op die manier kan de inzet van *PCASP* aan boord van schepen, wat stilaan een noodzakelijk kwaad is geworden, binnen een veilig en transparant kader plaatsvinden.

Hiërarchie en toegelaten acties

De kapitein, die verantwoordelijk is voor de veilige vaart en het algemeen bevel over het schip, draagt tijdens de reis het grootste gezag en private beveiligingsagenten zijn gebonden door zijn beslissingen.¹²⁴⁸ Wettige verdediging, een inherent recht dat aan iedereen toebehoort en ook de bescherming van derden omvat¹²⁴⁹, betreft weliswaar een uitzondering op het gezag van de kapitein, maar de aansprakelijkheid van de betrokken persoon staat dan op het spel: wanneer een beveiligingsagent een bevel van de kapitein negeert en op grond van wettige verdediging toch beslist het vuur te openen, draagt hij de persoonlijke verantwoordelijkheid.¹²⁵⁰ Indien het geweldgebruik in de gegeven omstandigheden achteraf niet redelijk wordt geacht, wat doorgaans wordt beoordeeld aan de hand van nationale wetgeving en rechtspraak, kan de beveiligingsagent zowel stafrechtelijk als burgerrechtelijk aansprakelijk worden gesteld.¹²⁵¹

Met betrekking tot de specifieke acties die het *PCASP* moet ondernemen bij een aanval of dreiging wordt er weinig voorgeschreven door *GUARDCON*, maar dit wordt in principe bepaald door de *rules for the use of force* en de *standard operating procedures* van de *PMSC*: doorgaans worden er eerst auditieve signalen uitgestuurd (vb. megafoon, alarm, radio, ...), vervolgens visuele signalen (vb. vuurpijlen, verlichting, ...) en uiteindelijk gaat men over tot waarschuwingsschoten, die bij voorkeur tussen het schip en het verdacht vaartuig worden gericht en slechts daarna in de romp of de motor van het vaartuig mogen worden gemikt.¹²⁵² Als deze acties geen resultaat opleveren, mag er ook

¹²⁴⁷ Er heerst namelijk grote vrees voor arrestaties en vervolgingen van kapiteins indien er slachtoffers vallen door de inzet van *PCASP*, maar dit zou in principe niet mogen voorvallen.

¹²⁴⁸ Zie "GUARDCON", https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2012/GUARDCON.PDF (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹²⁴⁹ *Supra* II.2.1.4.3.

¹²⁵⁰ Zie "GUARDCON", https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2012/GUARDCON.PDF (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹²⁵¹ Hoe ver het geweldgebruik precies kan gaan, zal het onderwerp van hevige discussies blijven uitmaken en zal steeds afhangen van de concrete omstandigheden. De *Best Management Practices* en enkele relevante publicaties van het *IMB* en de *IMO*, waarin aangegeven wordt hoe een piraterijaanval bij voorkeur wordt afgeslagen, kunnen inspiratie bieden, net als de *U.S. Coast Guard Port Security Advisory*, die stelt dat dodelijk geweld slechts toegelaten is om de dood of een zwaar lichamelijk letsel te voorkomen. Aangezien het merendeel van de piraterijaanvallen niet het doden of verwonden van de bemanning tot doel heeft en men wegens bepaalde regelgeving niet altijd over wapens kan beschikken aan boord van een privaat schip, lijken passieve maatregelen zoals uitwijkmanoeuvres en het verhinderen van entering eerder aangewezen, maar het kan allemaal snel uit de hand lopen en daarom is het nodig dat men zich ook op actieve wijze kan verdedigen (zie o.a. M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 127; R. S. JEFFREY, "An efficient solution in a time of economic hardship: the right to keep and bear arms in self-defence against pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 527; Port Security Advisory: Guidance on Self-Defense or Defense of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters, U.S. Department of Homeland Security – United States Coast Guard, 18 juni 2009).

¹²⁵² Cf. artikel 20-21 Koninklijk besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120-121; "Laws and Guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?", *The Economist*, 14 april 2012.

geweld worden gebruikt tegen een duidelijke dreiging, maar het is nooit de bedoeling om dodelijk geweld in te zetten.¹²⁵³ De teamleider beoordeelt de dreiging en overlegt vervolgens met de kapitein, die uiteindelijk moet beslissen en daar ook steeds op kan terugkeren. Meestal blijkt de aanwezigheid van *PCASP* echter doorslaggevend om piraten, die steeds vaker hun kansen afwegen door dichtbij het schip te varen en te kijken welke acties er worden ondernomen, op andere gedachten te brengen.

Zoals duidelijk werd gesteld, blijft de kapitein over de hoogste beslissingsbevoegdheid beschikken en zijn *PMSC*'s ertoe gehouden om hun personeelsleden te wijzen op de bindende kracht van zijn bevelen.¹²⁵⁴ De kapitein behoudt ten allen tijde het recht om een staakt-het-vuren af te roepen en dit is vooral belangrijk met het oog op zijn plicht om steun te bieden aan personen in nood op zee: indien men een piraterijaanval afslaat, maar de piraten vervolgens in een noodsituatie terechtkomen, moet de kapitein in principe hulp verlenen.¹²⁵⁵ Het vergt weinig uitleg dat er zeer veel kritiek komt op een dergelijke toepassing van deze regel, die teruggaat op eeuwenoude tradities en ontwikkeld werd om de broederschap tussen zeevarenden wettelijk te verankeren.¹²⁵⁶ Er is wel voorzien dat de kapitein bijstand kan weigeren indien hij oordeelt dat het in de concrete omstandigheden onmogelijk, onredelijk of onnodig is en binnen de piraterijcontext lijkt er zich onmiddellijk een geldig argument aan te dienen: de kapitein mag zijn schip en bemanning namelijk niet in gevaar brengen.¹²⁵⁷ Deze conflicterende voorschriften resulteren echter in een moeilijke afweging, die de kapitein afhankelijk van de specifieke situatie en in eer en geweten moet nemen.

3.4.4.4.3 ISO/PAS 28007

De *International Organization for Standardization (ISO)*¹²⁵⁸ hield zich ondertussen druk bezig met het ontwikkelen van een aangepaste internationale standaard en kwam eind 2012 met *ISO/PAS 28007* op de proppen, die specifiek gericht is op de problematiek van *PCASP* aan boord van schepen en als

¹²⁵³ Cf. artikel 22 Koninklijk besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120-121.

¹²⁵⁴ Zie "GUARDCON", https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2012/GUARDCON.PDF (geraadpleegd op 27 juli 2017).

¹²⁵⁵ Volgens Belgische wetgeving strekt deze plicht zich zelfs expliciet uit tot het *PCASP*, dat ertoe gehouden is om hulp te bieden aan personen in gevaar en geen houding mag aannemen die schuldig verzuim uitmaakt (zie artikel 8, §2 Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686; regulering V/33 Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974, *United Nations Treaty Series*, vol. 1184, 278-453).

¹²⁵⁶ Ook binnen de context van bootvluchtelingen, die met de besproken verplichting in het achterhoofd in onzeewaardige vaartuigen de oversteek proberen te maken en soms schijnbaar moedwillig hun vaartuig tot zinken brengen in het zicht van een ander schip, wordt dit principe en het vermeend misbruik ervan vaak gehekeld, gelet op de bijkomende kosten en onveilige situaties die het kan veroorzaken.

¹²⁵⁷ Deze nuance is ook terug te vinden in de Belgische wetgeving: nalaten om hulp te bieden aan personen die in nood verkeren op zee (zelfs indien vijandig) is strafbaar, maar dit geldt enkel indien de kapitein steun kan verlenen zonder ernstig gevaar voor zijn schip of bemanning (zie artikel 62 Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, *BS* 26 juli 1928, 3341).

¹²⁵⁸ Website: www.iso.org.

basis moet dienen voor de certificering van *PMSC's*, die zou worden opgelegd door de IMO.¹²⁵⁹ Auditbedrijf *Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA)*¹²⁶⁰ en consultancy-onderneming *Integrated Risk & Security Solutions (IRSS)*¹²⁶¹ gaan aan de hand van hun complementaire expertises na of een *PMSC* aan de strenge voorwaarden inzake legaliteit, professionaliteit, veiligheid, kwaliteit, risicomanagement en klantenservice voldoet en men voorziet daarnaast ook in training en advies.¹²⁶² *ISO/PAS 28007* legt de lat hoog en moet zo het kaf van het koren scheiden in een steeds drukbevolktere en competitievere markt: met de hulp en controle van voornoemde ondernemingen, die als certificeringsorgaan op hun beurt in het oog worden gehouden door accreditatie-instelling *United Kingdom Accreditation Service (UKAS)*¹²⁶³, beoogde men significante verbeteringen en was het de bedoeling om het imago van private maritieme beveiliging op te poetsen.¹²⁶⁴ De ambitie om deze audit- en accreditatieorganen als 'one stop shop' te laten fungeren, waardoor bijkomende controles door de betrokken staten overbodig zijn, is helaas wel nog niet gerealiseerd: heel wat vlaggenstaten blijven nog steeds hun eigen criteria toepassen, maar door de inspanningen van de IMO kan dit in de toekomst wijzigen.¹²⁶⁵ Een algemene certificeringsplicht werd nog niet onmiddellijk ingevoerd, maar verschillende vooraanstaande *PMSC's* behaalden reeds het certificaat, waarmee ze aantonen veel belang te hechten aan veilige en kwalitatieve dienstverlening en zich voorlopig onderscheiden van hun concurrenten, die om die reden weldra zullen volgen.

¹²⁵⁹ Zie M. LOWE, "Higher Standards of Private Security", *Maritime Security Review*, 3 december 2012; "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013; "BIMCO – ISO join forces to establish PMSC standards", *BIMCO News*, 8 mei 2012; "Private security guards need to be ISO certified", *Ocean Protection Services*, 25 mei 2012; "ISO standard proposed for Private Security Companies", *Occupational Health & Safety*, 8 oktober 2012; "First armed guard ISO vetting is scheduled for March", *Lloyd's List*, 10 december 2012; "Fighting Piracy – ISO Guidelines for armed maritime guards", *ISO News*, 14 maart 2013.

¹²⁶⁰ Website: www.lrga.be.

¹²⁶¹ Website: www.ir-ss.com.

¹²⁶² Zie "ISO 28007", *Maritime Security Review*, 9 mei 2013.

¹²⁶³ Website: www.ukas.com.

¹²⁶⁴ Zie "ISO 28007", *Maritime Security Review*, 9 mei 2013.

¹²⁶⁵ Zie "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013.

IV. PIRATERIJ IN WEST-AFRIKA

1. Situering

1.1 Algemeen

De Golf van Guinee, een cruciale regio voor ruwe aardoliewinning die daarnaast ook rijk is aan vis, koolwaterstof, kostbare mineralen en andere grondstoffen, beslaat van west naar zuidoost de kust van de Republiek Guinee tot die van Angola, al wordt dat gecontesteerd en menen sommigen dat de streek gedefinieerd moet worden als het iets beperktere gebied tussen Kaap Palmas in Liberia en Kaap Lopez in Gabon.¹²⁶⁶ De Niger en de Volta betreffen de belangrijkste riviermondingen en de kustlijn wordt getekend door de Baai van Benin en de Golf van Bonny. Gelet op de vele natuurlijke havens, het gebrek aan knelpunten en de afwezigheid van extreme weersomstandigheden biedt de 5.000 zeemijl lange kustlijn schijnbaar idyllische condities voor de scheepvaart.¹²⁶⁷ Het potentieel van de regio met het oog op maritieme handel en grondstofontginning ligt dus zeer hoog, waardoor het niet verwonderlijk is dat het gebied gekenmerkt wordt door grootscheeps commercieel verkeer: de rijke oliereserves lokken voornamelijk tankerscheppen naar de Golf van Guinee, maar ook de containertrafiek stijgt met rasse schreden.¹²⁶⁸ Sinds het begin van de 21^{ste} eeuw wordt de regio echter steeds meer geteisterd door piraterij en is de veiligheid sterk gedaald.¹²⁶⁹ In 2013 stak de Golf van Guinee de Hoorn van Afrika, die sinds jaar en dag berucht is voor de vele piraterijaanvallen, voorbij en kroonde het zich tot regio met het hoogste aantal gerapporteerde piraterij-incidenten in de wereld.¹²⁷⁰ In de loop der jaren zijn bovendien niet enkel het aantal incidenten, maar ook het gewelddadig karakter van de aanvallen fors toegenomen.

Omringd door instabiele ontwikkelingslanden, die over onvoldoende middelen, ervaring of bereidwilligheid beschikken om de problematiek op efficiënte wijze te bestrijden, kon het piraterijfenomeen niet worden ingedijkt, waardoor de Golf van Guinee tot op vandaag een zeer gevaarlijk gebied voor de internationale scheepvaart vormt.¹²⁷¹ De Nigeriaanse piraterij wordt

¹²⁶⁶ Zie o.a. P. K. GOSH, "Waiting to Explode: Piracy in the Gulf of Guinea", *ORF Occasional Papers* 2013, 3-4 (hierna verkort: P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea"); F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 3; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012.

¹²⁶⁷ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", *Africa Security Brief* 2015, vol. 30, 1 (hierna verkort: A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea").

¹²⁶⁸ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 1.

¹²⁶⁹ Zie "Pirates take new territory: West African Gulf of Guinea", *The Christian Science Monitor*, 15 januari 2010; "Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea", *The Christian Science Monitor*, 28 februari 2012; "Gulf of Guinea piracy increases amid unrest and rising oil prices", *Oilprice*, 20 maart 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", *Crisis Group*, 12 december 2012; "Emerging Threat: Piracy in the Gulf of Guinea", *Deutsche Welle*, 8 februari 2013; "Gulf of Guinea piracy threat grows", *MarineLog*, 10 april 2013; "Maritime challenges in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 14 juni 2013; "Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 juli 2013; "Fighting pirates in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 31 juli 2013; "Piracy in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 15 augustus 2013.

¹²⁷⁰ *Supra* I.3.

¹²⁷¹ Zie o.a. "Pirates of West Africa: Tanker with Russian crew found near Nigeria", *RT*, 30 augustus 2012; "Armed Pirates Hijack a Fuel Tanker Off Benin and Take 23 Crew Members Hostage", *New York Times*, 14

voornamelijk gekenmerkt door gewelddadige overvallen van tankerschepen, waarbij men de lading en andere waardevolle zaken steelt, de bemanning vaak zeer ruw behandelt en de apparatuur in de brug beschadigt, waarna het leeggeroofde schip enkele dagen later terug opduikt.¹²⁷² Het gehanteerd piraterijmodel contrasteert dus sterk met de tactiek van Somalische piraten, die de nadruk leggen op het gijzelen van de bemanning en de lading van eender welk schip, gevolgd door een lange onderhandelingsperiode over het losgeld.¹²⁷³ In tegenstelling tot de Somalische piraterij gaat het in de Golf van Guinee ook veel vaker om getrainde, goedbewapende militanten, die voldoende ervaring hebben met geweldsituaties en het gebruik van vuurwapens.

Na een succesvolle kaping worden de tankerschepen gedwongen hun koers te wijzigen en de lading aan andere schepen af te staan, die de gestolen olie vervolgens vervoeren en doorverkopen. Daar is vaak corruptie mee gemoeid, aangezien het onwaarschijnlijk lijkt dat de gestolen lading, die vervolgens op de zwarte markt verschijnt in verschillende belangrijke havens van de Golf van Guinee, gedistribueerd wordt zonder het medeweten of de medewerking van havenambtenaren en overheidsfiguren.¹²⁷⁴ Ook bemanningsleden van schepen of andere *insiders* zouden soms informatie doorspelen die piraten helpt om hun aanvallen op te zetten.¹²⁷⁵ Incidenten komen voornamelijk 's nachts (tussen middernacht en 4 uur) voor en vaak dicht bij de kust of in havens, waardoor ze niet steeds als piraterij te kwalificeren vallen en de bestrijding van dergelijke misdaden ernstig belemmerd wordt.¹²⁷⁶ In tegenstelling tot het passerend scheepvaartverkeer langs de cruciale vaarroutes rond de Hoorn van Afrika, betreft de Golf van Guinee in principe een eindbestemming en gaat het dus om 'plaatselijk verkeer', waardoor ideale prooien voornamelijk bestaan uit kwetsbare schepen die traag varen, wachten of voor anker gaan alvorens men de haven binnen kan of een ligplaats wordt toegewezen. Een stijging van de olieprijs, veroorzaakt door de bedreigingen van het maritiem transport, de vele diefstallen en de verhoogde beveiligings- en verzekeringskosten, is uiteindelijk het gevolg, wat velen doet vermoeden dat de acties van Nigeriaanse piraten meer dan eens gefaciliteerd worden door transnationale misdaad syndicaten, met belangen in en grote kennis

september 2012; "Workers from 'Bourbon Liberty 249' Kidnapped in Nigeria", World Maritime News, 17 oktober 2012; "French-owned tanker seized off Ivory Coast", Maritime Security Review, 6 februari 2013.

¹²⁷² De focus op de lading kan ertoe leiden dat men weinig belang hecht aan de fysieke integriteit van de bemanning. Sommige getuigen wijten de hoge graad van geweld ook aan het alcohol- en druggebruik van de piraten, die vaak onder invloed zijn bij het uitvoeren van aanvallen en daardoor erg onvoorspelbaar en agressief kunnen reageren (zie o.a. Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012); M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 23; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 844; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 33; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 2; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 14; OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 68-69; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; "Defining Piracy in the Gulf of Guinea", Maritime Security Review, 11 december 2012; "Piracy soars in West African waters", Maritime Security Review, 28 januari 2013; "Stolen Nigerian crude oil", Maritime Security Review, 20 september 2013; "WA piracy will remain a headache for shipowners in 2014", Maritime Security Review, 30 december 2013).

¹²⁷³ *Supra* III.1.1.

¹²⁷⁴ *Infra* IV.3.1.2.4.

¹²⁷⁵ Zie o.a. "Naval chief links insiders to piracy", Maritime Security Review, 23 december 2013.

¹²⁷⁶ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 34; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13-14; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012.

van de oliesector.¹²⁷⁷ Het zou gaan om een goed gefinancierd en geïnformeerd crimineel netwerk, met een sterk ontwikkelde logistiek en steeds gesofisticeerdere ondersteuning.

Ondertussen onderging de piraterij in de Golf van Guinee, die zich zeer flexibel toont en zich telkens aan veranderende omstandigheden weet aan te passen, belangrijke evoluties. Zo werd het actieterrain uitgebreid: volgens meldingen vonden verschillende piraterijaanvallen een heel eind van de kust plaats en bleef het dus niet meer beperkt tot incidenten in of rond de territoriale zee van getroffen staten.¹²⁷⁸ Het viel ook op dat West-Afrikaanse piraten hun actieterrain veelvuldig verlegden: het jachtgebied werd steeds rationeler en zorgvuldiger uitkozen, naargelang de sterkte en aanwezigheid van de marine en kustwacht in de betrokken zones, waardoor de piraterijactiviteiten zich meermaals verplaatsten naar de territoriale zee van landen die op dat moment in de minste beveiliging voorzagen.¹²⁷⁹ Belangrijker was echter dat ook de aangewende methodes geleidelijk gewijzigd werden: bij sommige aanvallen werd de focus niet enkel meer gelegd op de lading, maar ging men ook over tot het nemen van gijzelaars, waardoor er gelijkenissen begonnen op te treden met het Oost-Afrikaans piraterijmodel.¹²⁸⁰ Het dient wel opgemerkt te worden dat doorgaans niet de volledige bemanning, maar slechts een beperkt aantal crewleden (voornamelijk belangrijke officieren, die meer losgeld opbrengen) werd gegijzeld en deze acties bleken veelal bijkomstig ten aanzien van het overvallen van het schip en het stelen van de lading.¹²⁸¹ Doelbewuste gijzelingen werden dan weer snel en beschaafd afgerond, zonder al te grote bedragen te eisen, waardoor ze min of meer onder de radar bleven.¹²⁸² Het was nog vroeg om te voorspellen of deze gijzelingstrend in de Golf van Guinee zich in de toekomst zou voortzetten, maar de nieuwe ontwikkelingen zorgden alvast

¹²⁷⁷ Zie F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 6; J. BRIDGER, "Reexamining the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 7 februari 2013; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; "Gulf of Guinea piracy increases amid unrest and rising oilprices", *Oilprice*, 20 maart 2012; "Defining piracy in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 11 december 2012; "Stolen Nigerian crude oil", *Maritime Security Review*, 20 september 2013.

¹²⁷⁸ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; "Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 juli 2013.

¹²⁷⁹ *Infra* IV.1.2.

¹²⁸⁰ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 33-34; S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 149; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; "Security forces kill 14 kidnappers", *Maritime Security Review*, 5 november 2012; "Security in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 24 juni 2013; "Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 juli 2013; "Not mission impossible", *Maritime Security Review*, 6 september 2013; "Growing concern in West Africa", *Maritime Security Review*, 28 oktober 2013; "Nigeria: JTF reveals 2013 figures", *Maritime Security Review*, 27 december 2013; "WA piracy will remain a headache for shipowners in 2014", *Maritime Security Review*, 30 december 2013.

¹²⁸¹ Zie o.a. OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 54 en 68; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15.

¹²⁸² Het aantal zeevarenden die naar de kust werden overgebracht om daar te worden gegijzeld nam duidelijk toe, maar de gemiddelde gijzelingsperiode bedroeg slechts vier dagen, overeenstemmend met de tijd die nodig is om de cargo over te laden (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; "Growing concern in West Africa", *Maritime Security Review*, 28 oktober 2013).

voor heel wat bezorgdheid en vergrootten de gepercipieerde dreiging voor de in de regio opererende zeevarenden.¹²⁸³

1.2 Oorsprong en oorzaken

Het begon in 2006 in Nigeria met de ontvoering en gijzeling van westerse werknemers uit de olie-industrie, waarbij een eerlijke verdeling van de rijkdom en meer rechten werden geëist.¹²⁸⁴ Deze wanhoopsdaad van enkele stamleden uit de Nigerdelta kreeg echter weinig gehoor en de trend van gijzelingen en terreurdaden zette zich voort.¹²⁸⁵ Het duurde niet lang voor men ook olietankers langs de West-Afrikaanse kust begon te bedreigen en aan te vallen. Het geweld zou worden aangehouden tot de eisen werden ingewilligd en het werd snel duidelijk dat men het meende. Vooral de *Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)* speelde een belangrijke rol en probeerde via gijzelingen en aanslagen haar eisen kracht bij te zetten.¹²⁸⁶ Verschillende westerse oliebedrijven legden de productie stil en moesten even later zelfs overgaan tot de evacuatie van werknemers en hun familieleden, gelet op de grote risico's en toenemende agressie in de regio.¹²⁸⁷ De wereldwijde gevolgen van langdurige tegenwerking van de olieproductie zouden snel voelbaar worden en de internationale bezorgdheid rees.

Nigeria wordt door velen gezien als een soort microkosmos van de West-Afrikaanse regio en bij uitbreiding van heel Afrika.¹²⁸⁸ Het land telt het hoogste aantal inwoners van het continent en wordt gekweld door de typische problemen die zich in vele Afrikaanse landen manifesteren. Het lage bruto binnenlands product, de ondermaatse levenskwaliteit, de hoge werkloosheid en de volkomen disproportionele inkomensdistributie, die tot de slechtste ter wereld behoort, zorgen voor onrust en vormen reeds lang een voorbode voor de actuele problemen.¹²⁸⁹ De grote weelde aan grondstoffen vertaalt zich door corruptie en slecht bestuur niet in een grote productiviteit, er heerst immense verdeeldheid tussen verschillende stammen en godsdiensten, er is een opmerkelijke aanwezigheid

¹²⁸³ Zie "Gulf of Guinea 2016 Trends", Oceans Beyond Piracy, 9 maart 2016.

¹²⁸⁴ Zie T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 100; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 29.

¹²⁸⁵ Zie "Nigerian Militants Reiterate Demands as They Show Off American Hostage", *New York Times*, 20 februari 2006.

¹²⁸⁶ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 11; T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 99; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 6; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 30.

¹²⁸⁷ Zie "Armed Group Shuts Down Part of Nigeria's Oil Output", *New York Times*, 25 februari 2006.

¹²⁸⁸ Zie S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 8; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 8; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 30.

¹²⁸⁹ Zie T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 99-100; J. TAYLER, "Worse Than Iraq?", *The Atlantic Monthly* 2006, 33; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15 en 17; M. GAGAIN, "Neglected waters: territorial maritime piracy and developing states: Somalia, Nigeria, and Indonesia", *New England Journal of International and Comparative Law* 2010, 169-196; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012.

en circulatie van illegale wapens en HIV en AIDS teisteren het gebied.¹²⁹⁰ Een ideale broeihaard voor geweld en criminaliteit, wat zich op zee, naast oliediefstal uit pijpleidingen en drugstrafiek¹²⁹¹, al snel vertaalt in piraterij.¹²⁹²

De link met overbevissing mag evenmin veronachtzaamd worden, aangezien het duidelijk is dat dit fenomeen de visserijmogelijkheden drastisch beperkt en de lokale bevolking zo tot minder eerbare vormen van inkomstenverwerving dwingt.¹²⁹³ De Golf van Guinee wordt al een hele tijd geplaagd door maritieme stropers vanuit Europa, Azië en andere delen van Afrika en dergelijke *IUU fishing* bezorgt de omliggende landen jaarlijks grote verliezen en brengt significante schade toe aan het marien milieu.¹²⁹⁴ Een bijkomend probleem in de regio betreft de aanhoudende meningsverschillen omtrent maritieme grenzen, die door de gerelateerde economische belangen kunnen uitmonden in hardnekkige conflicten en efficiënte samenwerking in de strijd tegen piraterij op de helling kunnen zetten: zo bestaan er een dispuuten tussen Nigeria en Kameroen omtrent het schiereiland Bakassi, tussen Equatoriaal-Guinea en Kameroen over een eiland in het estuarium van de Ntem-rivier, tussen Gabon en Equatoriaal-Guinea met betrekking tot het eiland Mbane en de grenzen van de Baai van Corisco en tussen Ghana en Ivoorkust omtrent de begrenzing van hun olierijke zones.¹²⁹⁵

¹²⁹⁰ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 10; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 5-6; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 4 en 8-9; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; "70% of West Africa's illegal weapons are in Nigeria", *Daily Times*, 29 juli 2012; "As piracy in west Africa increases, risks on land grow", *The National*, 17 november 2011; "Threats to Peace and Security in West Africa and the Sahel Region", *Security Council Report*, 31 januari 2012.

¹²⁹¹ Ook drugssmokkel betreft een significant probleem in de Golf van Guinee en ondermijnt de rechtshandhaving (zie "West Africa piracy overtakes Somalia", *Maritime Security Review*, 18 juni 2013).

¹²⁹² Zie S. EKLOF ADMIRELL, "Zeeroof in Afrika: mondiale en lokale verklaringen voor piratenactiviteit in Nigeria en Somalië", *Justitiële verkenningen* 2008-2009, 11-38; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 1; R. VILLAR, *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 15-16; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; "Piracy soars in West African waters", *Maritime Security Review*, 28 januari 2013.

¹²⁹³ Zie S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 9; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; "Fresh Piracy Off West Africa Highlights Link to Overfishing", *National Geographic*, 6 september 2012.

¹²⁹⁴ Zie "West Africa piracy overtakes Somalia", *Maritime Security Review*, 18 juni 2013.

¹²⁹⁵ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 18; R. GILPIN, "Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 januari 2007, 4; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 10; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014.

De piraterij in de Golf van Guinee bleef een sterke opmars kennen en meer dan de helft van de gerapporteerde gevallen vond plaats in Nigeriaanse wateren.¹²⁹⁶ De acute stijging in 2007-2008, na de eerdere daling in 2003-2005, kon voornamelijk toegeschreven worden aan de oproer gecreëerd door de *MEND*-beweging en andere etnische militanten uit de Nigerdelta.¹²⁹⁷ Nadat men midden 2009 besloot om amnestie te verlenen, waardoor heel wat rebellen vrijgesteld werden van vervolging en grote hoeveelheden wapens aan de overheid werden overgedragen, was er in 2009-2010 weer een daling van het aantal aanvallen te merken.¹²⁹⁸ Een afscheidingsbeweging van *MEND* verwierp echter deze amnestie en dit verklaart deels de heropleving van West-Afrikaanse piraterij vanaf 2011: de beloftes van jobcreatie en armoedebestrijding werden niet ingelost en daarom besloten heel wat verbitterde ex-militanten om voortaan als piraat door het leven te gaan, teneinde grote sommen geld op te strijken en de staat een hak te zetten.¹²⁹⁹

Naast de vele gevallen in Nigeriaanse wateren, bleken de laatste jaren ook Ghana, Ivoorkust, Togo en Benin door zeerovers te worden bedreigd.¹³⁰⁰ De plotse stijging van het aantal gerapporteerde incidenten in de kustwateren van de buurlanden is volgens velen logisch: krachtige bestrijdingsoperaties van Nigeria, dat op militair vlak duidelijk de dominantste speler in de regio is en reeds verschillende successen boekte in de strijd tegen piraterij¹³⁰¹, leken heel wat piraten naar

¹²⁹⁶ Zie D. J. NINCIC, "Nigeria: The other maritime piracy hotbed" in K. PARTRIDGE (ed.), *The Politics of the Oceans*, New York, H. W. Wilson, 2011, 130-137; T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 98; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 5-6; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012; "Piracy report says Nigerian waters the most deadly", IRIN, 24 april 2004; "Maritime industry worried over rising Nigerian pirate attacks", Business Line, 24 april 2012; "Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 juli 2013.

¹²⁹⁷ Zie P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 30; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 7.

¹²⁹⁸ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 17; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 7; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010.

¹²⁹⁹ In de Golf van Guinee, die jaarlijks vele olietankers ziet aankomen en vertrekken, blijkt piraterij een zeer lucratieve bezigheid: een geslaagde piraterijaanval kan al snel meer dan één miljoen dollar opbrengen, wat gigantische sommen zijn in de ogen van de plaatselijke bevolking en in schril contrast staat met het inkomen dat men op legale wijze kan verwerven (zie T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 99-100; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 8-9; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; "MEND attacks worsen piracy in Gulf of Guinea", *Sunday Tribune*, 4 maart 2012; "Piracy soars in West African waters", *Maritime Security Review*, 28 januari 2013).

¹³⁰⁰ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16 en 22; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102-103; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 2-3; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; "Benin and Nigeria deemed high risk areas", *Lloyd's List*, 20 maart 2012; "Piracy Spreads Off West Africa", *Wall Street Journal*, 14 september 2012; "Experts: Growing piracy across West-Africa takes root in oil-slicked creeks of Nigeria", *Washington Post*, 20 april 2013; "Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 juli 2013.

¹³⁰¹ Zie "Nigerian navy kills 12 pirates", *Maritime Security Review*, 20 augustus 2013; "Nigeria navy parades four from rare pirate capture", *Maritime Security Review*, 21 augustus 2013; "Piracy Update", *Maritime Security*

kwetsbaardere landen verdreven te hebben.¹³⁰² Het fenomeen kan vergeleken worden met het uitoefenen van druk op een ballon: wanneer je op de ene kant drukt, springt het terug op aan de andere zijde. Zo zorgden systematische patrouilles en doelgerichte acties van de Nigeriaanse autoriteiten in 2011 voor een acute stijging van piraterijaanvallen voor de kust van Benin, met desastreuze gevolgen voor de haven van Cotonou.¹³⁰³ Toen Beninse veiligheidstroepen in samenwerking met Nigeriaanse strijdkrachten vervolgens hun kustwateren consequenter begonnen uit te kammen, daalden de incidenten in die zone terug naar een minimum, maar steeg het aantal aanvallen voor de kust van Nigeria en Togo opnieuw.¹³⁰⁴ Alles wees er dus op dat verregaande regionale samenwerking en gezamenlijke patrouilles nodig zouden zijn om de uiterst volatiele piraterijproblematiek, die voortdurend tussen de kustwateren van de verschillende staten migreert, te bedwingen.

1.3 Gevolgen

1.3.1 Algemeen

De Golf van Guinee is de voornaamste regionale transporthub en de belangrijkste motor achter de snelle economische groei in West-Afrika, maar wordt fors bedreigd door grootschalige maritieme criminaliteit.¹³⁰⁵ De impact van Nigeriaanse piraterij op de maritieme handel en lokale bevolking is enorm: zowel de scheepvaart- en oliesector als de economie van de kuststaten lijden hevige verliezen.¹³⁰⁶ De waarde van de gestolen cargo, de toenemende kosten wegens het aanpassen van de normale routes en de verhoogde snelheid en de gestegen beveiligingsuitgaven wegen fors door, maar daarmee is niet alles gezegd: de kustwateren van Nigeria, Togo en Benin werden door het *International Bargaining Forum (IBF)*, een wereldwijde arbeidsfederatie voor de transportindustrie, als *high risk areas* uitgeroepen, wat het kostenplaatje ongunstig beïnvloedt en bijgevolg ook het inkomen van de plaatselijke havens en de prijszetting van de goederen uit de regio in het gedrang brengt.¹³⁰⁷ Zo heeft de bemanning van schepen die deze gebieden doorkruisen recht op een dubbel

Review, 30 oktober 2013; "Nigeria: Navy hands over 1.646 suspected oil thieves", Maritime Security Review, 24 december 2013; "Nigeria: JTF reveals 2013 figures", Maritime Security Review, 27 december 2013.

¹³⁰² Nigeria lijkt het best in staat om piraterijaanvallen af te stoppen, maar er blijft een grote anomalie bestaan tussen het landleger en de marine en kustwacht, die nog steeds ondergefinancierd en -bemand zijn. De situatie in andere regionale staten is evenwel nog veel zorgwekkender: de kustwacht van Liberia, de tweede grootste vlaggenstaat ter wereld, beschikt bijvoorbeeld slechts over 50 personeelsleden en 8 kleine vaartuigen en in de buurlanden is het niet veel beter gesteld (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 12; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 107; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 20; SAMI Members Briefing April 2015).

¹³⁰³ *Infra* IV.1.3.1.

¹³⁰⁴ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 3; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16 en 22; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102-103.

¹³⁰⁵ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 1.

¹³⁰⁶ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; J. W. REUHLIN, "The Economic Impacts of Piracy on the Commercial Shipping Industry: A Regional Perspective", *Marine Affairs Program* 2012, 27-31; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 9-10; "Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea", *The Christian Science Monitor*, 28 februari 2012; "Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 juli 2013.

¹³⁰⁷ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 9; "Benin and Nigeria deemed high risk areas", *Lloyd's List*, 20 maart 2012.

loon ('*hazard pay*'), kan men weigeren om in deze gebieden te varen en worden strengere beveiligingsvoorschriften opgelegd. De *Lloyd's Market Association*, een overkoepelende vereniging van verzekeraars, nam eerder al gelijkaardige maatregelen door de kustwateren van Nigeria en Benin in dezelfde risicocategorie als Somalië te plaatsen, wat aanleiding geeft tot hogere verzekeringspremies en verregaandere controles.¹³⁰⁸

Deze bijkomende kosten hebben tot gevolg dat scheepseigenaars gedwongen worden om hogere vrachtprijzen te vragen, maar niet iedereen neemt het helaas even nauw met de *Health, Safety, Security, Environment and Quality (HSSEQ)*-voorwaarden: in een zeer competitieve markt kan het gebeuren dat de minst kwalitatieve rederijen, die minimaal investeren in beveiliging en zodoende lagere vrachttarieven kunnen aanbieden, integere scheepseigenaars, die nauwgezet alle voorwaarden naleven en bezorgd zijn om de veiligheid van hun schip en bemanning, uit de markt drijven.¹³⁰⁹ Cargo-eigenaars hechten logischerwijs vooral belang aan de prijs, waardoor rederijen die meer risico's durven nemen in het voordeel zijn. Deze vaststellingen wijzen erop dat het doorvoeren van adequate piraterijbeveiliging dus zeer negatieve gevolgen kan hebben voor de marktpositie van een rederij, wat uiteraard een nefaste ontwikkeling is. Over de concrete impact van de huidige situatie in de Golf van Guinee op de commerciële en operationele activiteiten van rederijen wordt echter vaak gezwegen, waardoor het moeilijk is om een doeltreffend beleid te ontwikkelen.

Niet alleen de scheepvaart, maar ook de plaatselijke landen worden zwaar getroffen door de gevolgen van piraterij.¹³¹⁰ Om de ernst van de problematiek aan te tonen, kan het volgende voorbeeld worden gegeven: door de wijdverspreide piraterij nam de handel vanuit Cotonou, Benins grootste haven, in 2011 met maar liefst 80 procent af.¹³¹¹ Gelet op het feit dat deze haven in principe 65 tot 80 procent van het nationaal inkomen vertegenwoordigt, is het duidelijk dat de economische gevolgen voor Benin enorm waren. Dezelfde tendens voltrekt zich echter in de volledige Golf van Guinee: aangezien men liever handel drijft in stabiele, veilige regio's, worden steeds vaker alternatieve routes en handelsbestemmingen verkozen, wat de lokale economie sterk schaadt.¹³¹² Los van de puur economische impact en het veroorzaakt leed ten aanzien van slachtoffers en hun familieleden, dient ook opgemerkt te worden dat piraterij de systemen van levensonderhoud en de aanvoer van voedsel grondig kan verstoren: in het verleden werden al eens grote hoeveelheden vissersschepen teruggeroepen of in de haven gehouden wegens imminent piraterijgevaar, waardoor heel wat vissers tijdelijk zonder werk zaten en de prijzen van visserijproducten de hoogte

¹³⁰⁸ Zie "West Africa piracy threat rising to Somali level", Associated Press, 11 augustus 2011.

¹³⁰⁹ Zie o.a. "Maritime challenges in the Gulf of Guinea", Maritime Security Review, 14 juni 2013.

¹³¹⁰ Zie F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 9; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012.

¹³¹¹ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 4-5; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 3; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; "Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea", *The Christian Science Monitor*, 28 februari 2012; "UN says piracy off Africa's west coast increasing", *The Guardian*, 28 februari 2012.

¹³¹² Zie "Maritime challenges in the Gulf of Guinea", Maritime Security Review, 14 juni 2013.

inschoten.¹³¹³ De inkomsten die piraten uit hun criminele activiteiten halen, worden bovendien vaak gebruikt om modernere, gesofisticeerdere wapens aan te schaffen, waardoor de illegale wapenproblematiek in West-Afrika enkel wordt versterkt.

Piraterij, en vooral het feit dat men er niet in slaagt om dit schadelijk fenomeen onder controle te krijgen, kan daarnaast voor een verzuring van de diplomatieke relaties met andere landen zorgen. Interventie van buitenlandse strijdkrachten, wat op lange termijn hoogstwaarschijnlijk niet in het belang van de regio zou zijn, wordt eveneens een reële mogelijkheid.¹³¹⁴ Externe tussenkomsten rond de Hoorn van Afrika onderdrukten weliswaar het piraterijfenomeen, maar hebben al meer dan eens tot mensenrechtenschendingen geleid, aangezien het onderscheid tussen kwaadaardige piraten en deugdzame vissers niet altijd even makkelijk te maken is en men soms te hardhandig optreedt.¹³¹⁵ Derde landen hebben daarenboven uitgesproken belangen in de regio en het lijkt onwaarschijnlijk dat er niets tegenover hun hulp zou staan. Toenemend gebruik van maritiem beveiligingspersoneel lijkt bijgevolg de enige optie om een veilige vaart te garanderen, maar gelet op het gebrek aan een adequaat internationaalrechtelijk regime en de onduidelijke regulering in de Golf van Guinee, kan dit ook diverse problemen veroorzaken.¹³¹⁶

Naast de ernstige gevolgen voor de omliggende landen, zijn er ook duidelijke repercussies op wereldniveau merkbaar.¹³¹⁷ Volgens experts ligt het energiepotentieel van de regio ontzettend hoog, aangezien het gebied waarschijnlijk over de grootste offshoreoliereserves in diep water beschikt: tegen 2020 zou de West-Afrikaanse olieproductie deze van de volledige Perzische Golf moeten overstijgen en een kwart van de wereldproductie vertegenwoordigen.¹³¹⁸ Voor de Verenigde Staten, die sinds 11 september 2001 steeds minder afhankelijk willen zijn van de oliebevoorrading vanuit het Midden-Oosten, en veel van hun bondgenoten vormt de Golf van Guinee één van de belangrijkste

¹³¹³ Zie o.a. F. C. ONUOHA, "Violence at Sea: The Ramifications of Maritime Piracy in Nigeria's and Somali Waters for Human Security in Africa", *Institute of African Studies Research Review* 2009, 67-82; T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 100-101; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010.

¹³¹⁴ *Infra* VI.3.1.3.5.

¹³¹⁵ Dit werd reeds aangetoond in de beruchte *Enrica Lexie*-zaak, waarbij Italiaanse militairen twee vissers doodschoten voor de kust van India. De militairen bevonden zich in deze situatie weliswaar aan boord van een Italiaans tankerschip, maar dit doet uiteraard niets af aan het moeilijk te maken onderscheid en de hardnekkige discussies omtrent het gebruik van geweld op zee. De kwestie, resulterend in de arrestatie van twee Italiaanse militairen en hoog oplopende spanningen tussen Italië en India, vormde het voorwerp van vorderingen voor het Internationaal Zeerechttribunaal en internationale arbitrage (zie o.a. "St. Anthony – Enrica Lexie Case", *Maritime Security Review*, 4 juli 2012; "Enrica Lexie Saga", *gCaptain*, 2 mei 2016).

¹³¹⁶ *Infra* IV.3.4.4.

¹³¹⁷ Zie J. DIETERICH, "The Gulf of Guinea and the Global Oil Market: Supply and Demand" in R. TRAUB-MERZ en D. YATES (eds.), *Oil Policy in the Gulf of Guinea: Security and Conflict, Economic Growth, Social Development*, Bonn, Friedrich Ebert Stiftung, 2004, 28-37; R. SOARES DE OLIVEIRA, *Oil and Politics in the Gulf of Guinea*, New York, Columbia University Press, 2007, 379 p; F. C. ONUOHA, "Violence at Sea: The Ramifications of Maritime Piracy in Nigeria's and Somali Waters for Human Security in Africa", *Institute of African Studies Research Review* 2009, 67-82; J. ANYU en S. MOKI, "Africa: The piracy hot spot and its implications for global security", *Mediterranean Quarterly* 2009, 95-121; "Piracy threatens West Africa oil expansion", *AFP*, 27 februari 2012.

¹³¹⁸ Zie J. DIETERICH, "The Gulf of Guinea and the Global Oil Market: Supply and Demand" in R. TRAUB-MERZ en D. YATES (eds.), *Oil Policy in the Gulf of Guinea: Security and Conflict, Economic Growth, Social Development*, Bonn, Friedrich Ebert Stiftung, 2004, 30-32; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 28-29; F. C. ONUOHA, "Geo-Strategy of Oil in the Gulf of Guinea: Implications for Regional Stability", *Journal of Asian and African Studies* 2010, 369-384.

regio's in de wereld voor de levering van deze cruciale energiebron en het duurde dan ook niet lang voor het door de VS als een gebied van nationaal strategisch belang werd aangeduid.¹³¹⁹ In 2010 stelden bepaalde bronnen dat de VS qua olie-import reeds voor ongeveer 20 procent steunde op de Golf van Guinee, die dat jaar meer dan 5 miljoen vaten per dag produceerde, en deze cijfers zouden in de toekomst enkel stijgen: vanaf 2015 schatte men dat de regio voor meer dan 25 procent van de olie-import van de VS instond.¹³²⁰ Volgens andere bronnen gaat het zelfs nog verder en zou de Golf van Guinee nu al aan veel meer dan een kwart van de olievraag van de VS voldoen en meer dan 40 procent van de Europese olievraag bevredigen.¹³²¹ De recente ontdekking van offshorekoolwaterstofbronnen deed het geostrategisch belang van de Golf van Guinee nog meer toenemen.¹³²² Belangrijke olieproducerende landen rond de Golf van Guinee zijn Angola, Equatoriaal-Guinea, Kameroen, de Democratische Republiek Congo en Gabon, maar de absolute spilfiguur is overduidelijk Nigeria, dat de economie van zijn buurlanden makkelijk overtreft en enkel Zuid-Afrika voor zich moet dulden in Sub-Saharaans Afrika.¹³²³ Het is de grootste olieproducent van Afrika en de belangrijkste handelspartner van de Verenigde Staten op het continent: Nigeria voldoet aan 10 procent van de olievraag van de VS, waarmee het de vijfde grootste olieleverancier van de Verenigde Staten is en bijna de helft van zijn olie aan het land afstaat.¹³²⁴ Op wereldvlak neemt Nigeria qua olie-export en olieproductie dan weer respectievelijk de zesde en dertiende plaats in. Gelet op de sleutelrol van de regio in het kader van de wereldwijde olieproductie en de voor Europa en Azië zeer belangrijke visindustrie, zijn er dus heel wat belanghebbende partijen: naast de Verenigde Staten hechten ook het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, China, Brazilië, India en andere westerse staten veel waarde aan de regio en verklaart dit grotendeels de door hen opgezette initiatieven of aangegane engagementen.¹³²⁵ De veelheid aan grondstoffen en de nood aan een duurzame, veilige aanstroom van olie en gas zorgt ervoor dat de regio een prominente plaats inneemt in het buitenlands beleid

¹³¹⁹ *Infra* IV.3.3.5.2.

¹³²⁰ Zie J. DIETERICH, "The Gulf of Guinea and the Global Oil Market: Supply and Demand" in R. TRAUB-MERZ en D. YATES (eds.), *Oil Policy in the Gulf of Guinea: Security and Conflict, Economic Growth, Social Development*, Bonn, Friedrich Ebert Stiftung, 2004, 30-32; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 9 en 13-14; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 3-4; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 2; "Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea", *The Christian Science Monitor*, 28 februari 2012.

¹³²¹ Zie o.a. J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; "Experts work to beef up Gulf of Guinea security", *Voice of America*, 18 april 2013.

¹³²² Zie "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", *Crisis Group*, 12 december 2012.

¹³²³ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 9; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 8; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 8.

¹³²⁴ Zie o.a. J. DIETERICH, "The Gulf of Guinea and the Global Oil Market: Supply and Demand" in R. TRAUB-MERZ en D. YATES (eds.), *Oil Policy in the Gulf of Guinea: Security and Conflict, Economic Growth, Social Development*, Bonn, Friedrich Ebert Stiftung, 2004, 30-32; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 29; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 3; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; "Stolen Nigerian crude oil", *Maritime Security Review*, 20 september 2013.

¹³²⁵ Los van piraterij betreft de Golf van Guinee tevens een beruchte toegangspoort voor wapen-, drugs- en mensensmokkel richting West-Afrika en Europa, waardoor het ook op dat vlak belangrijk is om stabiliteit en veiligheid te garanderen in dit gebied (zie o.a. "Piracy: A threat to maritime security and the global economy", *Maritime Security Review*, 19 november 2012; "Piracy threatening global trade", *Maritime Security Review*, 28 november 2012; "Tackling insecurity in West Africa's waters", *Maritime Security Review*, 24 juni 2013).

van verschillende staten en de piraterijproblematiek is bijgevolg een doorn in het oog van een significant deel van de internationale gemeenschap, die hun bevoorrading in het gedrang zag komen en prijsstijgingen vreesde.

1.3.2 Actuele ontwikkelingen

De piraterij in de Golf van Guinee was de laatste jaren wat getaand, maar dit bleek weinig invloed te hebben op de kosten ter preventie en bestrijding: deze stegen namelijk van 681 miljoen dollar in 2013 naar ongeveer 983 miljoen dollar in 2014.¹³²⁶ In tegenstelling tot de cijfers in Oost-Afrika kon hier dus geen kostendaling waargenomen worden en de verhoudingen zaten ook anders: de private sector droeg in 2014 bijna een even groot deel (47 procent) van de kosten als de betrokken staten (53 procent). Ongeveer een derde van de kosten werd gespendeerd aan scheepsbeveiligingsmaatregelen en meer dan de helft werd opgeslorpt door militaire operaties. Opvallend is ook dat 29 procent van de totale economische kost werd gedragen door landen uit de regio: de stijgende uitgaven leken vooral het gevolg van een bewustmakingsproces in de Golf van Guinee, die de afgelopen jaren eindelijk inzag dat ontwikkeling van de ondermaatse maritieme beveiligingscapaciteiten geprioriteerd moest worden.¹³²⁷ De impact op de lokale bevolking bleef significant: de visserij daalde dramatisch en er heerste een algemeen gevoel van angst en onveiligheid onder de burgers.¹³²⁸

De kosten voortvloeiend uit gijzelingsacties, die steeds meer begonnen voor te vallen in de Golf van Guinee, werden op 1,6 miljoen dollar geschat: de werkelijke som lag waarschijnlijk hoger, maar omdat het losgeld steeds confidentieel wordt gehouden, is het zeer moeilijk om dit exact te begroten.¹³²⁹ Meer algemeen moet ook opgemerkt worden dat de West-Afrikaanse rapportage- en informatie-uitwisselingssystemen lang onderontwikkeld waren, waardoor het reële kostenniveau waarschijnlijk verhuuld wordt. Chronische *underreporting* blijft immers een groot probleem in de regio en sommige experts achten het niet onredelijk om dit cijfer op 70 procent te schatten, wat al een verbetering zou inhouden in vergelijking met de '1 op de 10'-assumptie inzake rapportage die men een aantal jaar eerder hooghield.¹³³⁰ Anekdoten en getuigenissen van de lokale bevolking wijzen op een verontrustend aantal piraterijaanvallen en dodelijke slachtoffers waar geen officiële cijfers of verslagen over bestaan en dit voedt de vermoedens omtrent *underreporting*, voornamelijk veroorzaakt door een totaal gebrek aan vertrouwen in de regionale rapportagecentra en plaatselijke overheden. Voor de commerciële scheepvaart nopen kostelijke vertragingen, praktische moeilijkheden en stijgende verzekeringskosten, die afhankelijk zijn van het aantal aanvallen en de dreiging in de regio, meer dan eens tot de keuze om een piraterij-incident niet te rapporteren.

¹³²⁶ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2013*, One Earth Future, s.l., 2014, 55; OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 37-38.

¹³²⁷ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 37.

¹³²⁸ Verschillende vissers, die door de wijdverspreide piraterij hun professionele activiteiten niet meer naar behoren konden uitoefenen, verklaarden dat ze het moeilijk hadden om te overleven nu hun enige inkomstenbron was aangetast (zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 74).

¹³²⁹ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 37.

¹³³⁰ Ter vergelijking: het IMB schat dat er slechts één derde van de gepoogde piraterijaanvallen aan zijn *Piracy Reporting Centre* wordt gemeld (zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 69; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013).

Underreporting is uiteraard een fenomeen dat moeilijk te bewijzen valt, maar volgens sommigen wint het aan plausibiliteit in geval van plaatselijk verkeer: de Golf van Guinee is immers een belangrijke handelsbestemming en bemanningsleden vrezen dus represailles bij een volgend bezoek, indien ze een aanval rapporteren en informatie omtrent de piraten met de autoriteiten delen.¹³³¹ Deze redenering gaat nog meer op voor lokale zeevarenden en vissers, die zichzelf en hun familieleden niet in gevaar willen brengen.

Samen met de lagere piraterijcijfers was de menselijke kost de laatste jaren gedaald: de West-Afrikaanse piraterij was weliswaar nog steeds veel gewelddadiger dan de Somalische variant, maar het aantal zeevarenden die gegijzeld werden en het aantal doden en gewonden nam af.¹³³² Niet enkel fysiek geweld, veruitwendigd door schietpartijen, slagen en martelpraktijken, maar ook psychologisch geweld, in de vorm van vernederingen en doodsb bedreigingen, laat echter sporen na bij slachtoffers, die vaak nog lang na het incident sukkelen met posttraumatische stress. In de overgrote meerderheid van de gevallen waren de slachtoffers crewleden van buitenlandse handelsschepen, maar men vermoedt dat het wijdverspreid gebrek aan rapportage verhult dat ongeveer één vierde van de aangevallen zeevarenden uit de regio afkomstig is. Door de inadequate, weinig transparante piraterijvervolging in de regio, zullen velen zich ook in de toekomst de moeite besparen om incidenten aan te geven, waardoor de menselijke kost van Nigeriaanse piraterij deels onzichtbaar zal blijven en voor een nefaste impact op de lokale bevolking zal zorgen.

In 2015 daalde de economische kost van West-Afrikaanse piraterij terug lichtjes: er werd naar schatting 720 miljoen dollar gependend aan het bestrijden van de halsstarrige plaag.¹³³³ Het aandeel van de scheepvaartsector in de totale economische kost steeg tot meer dan 60 procent en focuste voornamelijk op beveiliging. Ook de overheidsuitgaven waren nagenoeg volledig aan verhoogde maritieme beveiliging gewijd en er werden geen noemenswaardige investeringen gedaan in vervolging en opsluiting van piraten, wat een belangrijke lacune betrof. Los van de economische kost was vooral de ontwikkeling van de menselijke kost opmerkelijk: hoewel er minder piraterij-incidenten gerapporteerd werden dan in het voorgaande jaar, was zowel het aantal slachtoffers als de ernst van de voorvallen toegenomen.¹³³⁴ De zorgwekkende trend werd reeds vroeg in het jaar ingezet met een reeks brutale incidenten: begin februari 2015 stond de teller al op 6 doden en 58 gijzelaars. Dit was niet zo verwonderlijk, aangezien de aankomende presidentsverkiezingen van maart 2015 voor heel wat onzekerheid en chaos zorgden: velen gaven aan dat er problemen zouden komen bij een nederlaag van toenmalig president Goodluck Jonathan, die politiek sterk stond in de door piratenuitvalsbasissen bezaaide staten van de Nigerdelta.¹³³⁵ Verontrustend was vooral de significante toename van het aantal gijzelingen: in 2014 maakte dit nog maar 16 procent van alle incidenten uit, maar in 2015 steeg dit naar 28 procent.¹³³⁶ De gemiddelde gijzelingsduur bleef ongeveer gelijk, maar het aangewend geweld was sterk toegenomen, waardoor de menselijke kost van West-Afrikaanse piraterij niet in de goede richting evolueerde.

¹³³¹ Zie o.a. OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 69.

¹³³² Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 37-38.

¹³³³ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016.

¹³³⁴ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016.

¹³³⁵ Zie "Tompolo: I Insist Nigeria'll Break if Jonathan Loses", *The Nation*, 30 januari 2015; "Pirate Attacks to Increase Ahead of Nigerian Elections", *World Maritime News*, 8 oktober 2014.

¹³³⁶ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 37-38; OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016.

Parallel met het toenemend aantal incidenten steeg de economische kost van West-Afrikaanse piraterij in 2016 opnieuw: na 720 miljoen dollar in 2015, kon nu een verlies van 794 miljoen dollar genoteerd worden.¹³³⁷ Piraterij in de Golf van Guinee bleef dus een grote, aanhoudende kostenpost vormen voor regionale en internationale stakeholders. Private maritieme beveiliging, veelal via partnerschappen met plaatselijke overheden en in de vorm van scheepvaartescortes, patrouilles, bewaking van veilige ankerplaatsen en beveiliging aan boord van schepen, bleek het grootste aandeel te vertegenwoordigen, terwijl verhoogde arbeidskosten ook een forse bijdrage leverden aan de totale kost die West-Afrikaanse piraterij veroorzaakte. De internationale gemeenschap bleef een niet te verwaarlozen bedrag besteden aan het ondersteunen van plaatselijke piraterijbestrijdingsinitiatieven, zoals *capacity building*-programma's en regionale organisaties met betrekking tot maritieme beveiliging, maar de minieme investeringen met betrekking tot vervolging en bestraffing waren bedenkelijk. De menselijke kost bleef ook zorgwekkend stijgen: het aantal geaffecteerde zeevarenden nam in 2016 met maar liefst 57 procent toe en de hoeveelheid gegijzelde bemanningsleden was meer dan verdubbeld.¹³³⁸ De gemiddelde gijzelingsduur bleef wel gelijklopend met de voorgaande jaren, er waren geen zeevarenden overleden ten gevolge van piraterij en er waren ook minder gewonden. Aangezien er slechts één kaping werd ondernomen met de intentie om de lading van het schip te stelen, won de theorie dat de West-Afrikaanse piraterij zich stilaan omvormde naar het Oost-Afrikaans piraterijmodel, waar minder organisatie en risico mee gepaard gaat, steeds meer aan gewicht.

De economische kost van West-Afrikaanse piraterij bleef ook in 2017 stijgen en werd op 818 miljoen dollar geschat, waarvan ongeveer een kwart werd besteed aan lichtjes gedaalde uitgaven inzake private maritieme beveiliging.¹³³⁹ De regionale investeringen met betrekking tot maritieme rechtshandhaving en patrouilles waren toegenomen, wat aanleiding gaf tot een hogere responsratio, maar dit zorgde niet voor een spectaculaire daling van de menselijke kost, aangezien het aantal succesvolle ontvoeringen was gestegen en twee gijzelaars werden gedood. De gijzelingsstrend zette zich in 2017 dus voort: ondanks de stijgende olieprijs werd er opnieuw slechts één kaping met het oog op het stelen van de lading gerapporteerd, maar enkele incidenten in het voorjaar van 2018 leken wel te wijzen op een mogelijke terugkeer naar deze *modus operandi*. Het piraterijmodel bleef zich alvast voortdurend ontwikkelen: er kon recent opgemerkt worden dat er steeds meer schepen in of nabij grote havens werden aangevallen en het leek erop dat de West-Afrikaanse piraten het handelsverkeer nauwkeurig opvolgden om makkelijke prooien te detecteren.¹³⁴⁰

¹³³⁷ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2016*, One Earth Future, 2017.

¹³³⁸ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2016*, One Earth Future, 2017.

¹³³⁹ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2017*, One Earth Future, 2018; Bijlage VIII.

¹³⁴⁰ Zo werden begin 2018 verschillende schepen aangevallen in de haven van Cotonou, die ondertussen terug enorm gegroeid was door de algemene toename van de Afrikaanse maritieme handel en de gepercipieerde gevaren van de Nigeriaanse wateren. Door het gestegen havenverkeer moest men immers langer voor anker liggen in afwachting van de toewijzing van een ligplaats, waardoor men erg kwetsbaar was voor piraterijaanvallen (zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2017*, One Earth Future, 2018).

2. Juridisch kader

2.1 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa

2.1.1 Situering

In een poging om de regionale samenwerkingsinitiatieven in de strijd tegen piraterij bij te schaven, organiseerden de ECCAS en de ECOWAS in maart 2012 een gezamenlijke *Maritime Safety and Security Conference* in Cotonou, waarop meer dan 250 vertegenwoordigers van minstens 20 Afrikaanse landen aanwezig waren.¹³⁴¹ Ook vertegenwoordigers van de Verenigde Naties, de Europese Unie, de Afrikaanse Unie en de Verenigde Staten tekenden present en waren vol lof over het initiatief. Het doel van de bijeenkomst, die voornamelijk werd bijgewoond door technische experts, was om de lijnen uit te zetten voor toekomstige samenwerking tussen beide organisaties met het oog op de ontwikkeling van een gecoördineerde maritieme beveiligingsstrategie. Uiteindelijk resulteerde de conferentie in het ontwerp van een *memorandum of understanding (Memorandum of Understanding between ECCAS and ECOWAS on Maritime Security in the Central and Western Maritime Region)* en een multilaterale overeenkomst (*Multilateral Agreement on Cooperation to Suppress Illicit Maritime Activities in West and Central Africa*), die reeds voorbereid werden tijdens een eerder seminarie in 2011¹³⁴², en beide regionale organisaties ondertekenden een communiqué waarin werd afgesproken dat de documenten verder ontwikkeld zouden worden en uiteindelijk ter goedkeuring zouden worden voorgelegd aan de lidstaten.¹³⁴³

Na afloop was men erg positief en het belang van dit samenwerkingsverband kon volgens de deelnemende landen niet overschat worden: het verbeteren van de veiligheid is immers een noodzakelijke voorwaarde om optimale ontwikkeling van de kuststaten in de Golf van Guinee mogelijk te maken. Verschillende landen probeerden regionale plannen te ontwerpen en met medewerking van VN-instanties stelden de ECCAS, ECOWAS en *Gulf of Guinea Commission* een top tussen de betrokken staatshoofden in het vooruitzicht, wat een prachtige opportuniteit was om de regionale piraterijbestrijding naar een hoger niveau te tillen.¹³⁴⁴ Aan de geanticipeerde topbijeenkomst ging een conferentie van ministers van Buitenlandse Zaken, Defensie en Veiligheid van ECCAS- en ECOWAS-lidstaten vooraf, die op zijn beurt werd voorbereid door een technische vergadering van experts van de *United Nations Office for West Africa (UNOWA)*¹³⁴⁵, *United Nations*

¹³⁴¹ Zie Executive Summary Maritime Safety and Security in West and Central Africa Seminar (27-29 March 2012 - Cotonou, Benin), Africa Center for Strategic Studies, 29 maart 2012; Conclusions 6865th meeting of the Security Council of the United Nations (19 november 2012), *UN Doc. S/10820* (2012); C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 29; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; "ECCAS, ECOWAS take steps to counter piracy, robbery and sea and illegal maritime activities", Africom, 2 april 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

¹³⁴² Zie "Seminar focuses on maritime safety and security in West and Central Africa", Africom, 21 juli 2011.

¹³⁴³ Zie Executive Summary Maritime Safety and Security in West and Central Africa Seminar (27-29 March 2012 - Cotonou, Benin), Africa Center for Strategic Studies, 29 maart 2012; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012; "ECCAS, ECOWAS take steps to counter piracy, robbery and sea and illegal maritime activities", Africom, 2 april 2012.

¹³⁴⁴ *Infra* IV.3.3.2.1.3.

¹³⁴⁵ Website: unowa.unmissions.org.

*Office for Central Africa (UNOCA)*¹³⁴⁶, *Maritime Organization of West and Central Africa, Gulf of Guinea Commission* en AU.¹³⁴⁷ Op de ministeriële meeting in Cotonou werden het *memorandum of understanding*, de regionale ontwerpovereenkomst (dat ondertussen tot *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa* was omgedoopt) en de politieke verklaring van de ECOWAS en ECCAS, die allen hun oorsprong vinden in de *Maritime Safety and Security Conference* van maart 2012, besproken en werd de nodige politieke wil bijeengezocht.¹³⁴⁸ Een definitieve datum voor de regionale bijeenkomst van staatshoofden en regeringsleiders werd vastgelegd en men hoopte dat voornoemde documenten op deze top bevestigd zouden worden. Enkel op die manier zou men immers over een afdoende basis beschikken om strategische en operationele beleidsharmonisatie en gemeenschappelijke operaties, die de volledige regio van de Golf van Guinee bestrijken, mogelijk te maken.

In de laatste rechte lijn richting de regionale top omtrent piraterij en maritieme beveiliging kwam de *Gulf of Guinea Commission* nog eens samen om de ontwerpdocumenten, die op de interministeriële conferentie werden besproken en voorbereid, definitief te onderschrijven.¹³⁴⁹ Niets bleek nu een positief resultaat in de weg te staan: tijdens de langverwachte topbijeenkomst, die op 24 en 25 juni 2013 in Yaoundé werd gehouden en waarop alle staatshoofden en regeringsleiders van de landen uit de Golf van Guinee aanwezig waren, voorzag men naast de ondertekening van het *Memorandum of Understanding among ECCAS, ECOWAS and the GGC on Maritime Safety and Security in Central and West Africa*¹³⁵⁰ door de ECCAS, ECOWAS en *Gulf of Guinea Commission*, dat algemene doelstellingen en potentiële samenwerkingsvelden identificeerde, en de goedkeuring van de *Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in Their Common Maritime Domain*¹³⁵¹ door de aanwezige staatshoofden in de algemene aanname van de *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa*, die in navolging van Resoluties 2018 en 2039 en de niet aflatende oproep van de VN tot het opzetten van een coherente regionale antipiraterijstrategie werd ontwikkeld en binnen de 2050 AIM Strategy past.¹³⁵² Met de *Yaoundé Code of Conduct*, zoals de

¹³⁴⁶ Website: unoca.unmissions.org.

¹³⁴⁷ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6-7; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013; "Cotonou to host ministerial conference on Gulf of Guinea Maritime Security", *Star Africa*, 15 maart 2013; "ECCAS, ECOWAS to hold Gulf of Guinea maritime safety Summit next month", *Afrique Jet*, 21 maart 2013.

¹³⁴⁸ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 36; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 7; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013.

¹³⁴⁹ Zie "Cabinet ratifies drafts for joint summit of heads of state", *allAfrica*, 2 mei 2013.

¹³⁵⁰ Zie *Memorandum of Understanding among the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC) on Maritime Safety and Security in Central and West Africa*, Yaoundé, 25 juni 2013.

¹³⁵¹ Zie *Declaration of the Heads of State and Government on Maritime Safety and Security of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain*, Yaoundé, 25 juni 2013.

¹³⁵² Zie *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa*, Yaoundé, 25 juni 2013 (hierna verkort: *Yaoundé Code of Conduct*); Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31; International Maritime Organization (IMO) *Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa*, IMO september

overeenkomst veelal wordt genoemd, beschikte men in de Golf van Guinee eindelijk over een collectief strategisch kader om de wijdverspreide piraterij op een efficiëntere manier te bestrijden.

Het innovatieve idee om drie afzonderlijke documenten aan te nemen, zorgde voor integratie op drie niveaus: tussen de landen van de Golf van Guinee onderling, tussen de regionale organisaties (*ECOWAS*, *ECCAS* en *Gulf of Guinea Commission*) en tussen de regio en de VN, die gedurende het hele proces sterk betrokken bleef.¹³⁵³ De twee andere documenten die naast de *Yaoundé Code of Conduct* werden goedgekeurd, hebben elk hun eigen functie. De *Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in Their Common Maritime Domain* verbindt de deelnemende staten tot het promoten van vrede, veiligheid en stabiliteit in het maritiem domein door het mobiliseren van voldoende operationele middelen.¹³⁵⁴ De verklaring roept de *ECCAS*, *ECOWAS* en *Gulf of Guinea Commission* ook op tot het aanmoedigen van regionale coöperatie, het poolen van middelen onder de lidstaten en het aangaan van waardevolle samenwerkingen met internationale strategische partners. Het *MoU among ECCAS, ECOWAS and the GGC on Maritime Safety and Security in Central and West Africa* moet op zijn beurt de coördinatie van gemeenschappelijke acties bevorderen, het uitwisselen van ervaringen en informatie omtrent verdachte activiteiten op zee faciliteren, de harmonisatie van piraterijwetgeving en gerelateerde controle- en interventieprocedures bewerkstelligen en de oprichting van een interregionaal coördinatiecentrum, bemand met experts en bevoegd om de verdere implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* op te volgen, realiseren.¹³⁵⁵

2.1.2 Concrete inhoud

De *Yaoundé Code of Conduct*¹³⁵⁶, die op 25 juni 2013 werd aangenomen tijdens de sterk geanticipeerde regionale top omtrent maritieme beveiliging, neemt veel elementen van het *IMO-MOWCA MoU* en de *Djibouti Code of Conduct* over en werd eveneens met medewerking van de *IMO* ontwikkeld.¹³⁵⁷ In tegenstelling tot de *Djibouti Code of Conduct* bleef de *Yaoundé Code of Conduct*

2015; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 68; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 385; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 44; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 26; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14 en 18; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 7; M. CRIPPA, "Regional States Play Key Role in Fight against Piracy in West Africa", *Communis Hostis Omnium*, 7 september 2013.

¹³⁵³ Zie o.a. M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 7.

¹³⁵⁴ Zie Declaration of the Heads of State and Government on Maritime Safety and Security of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain, Yaoundé, 25 juni 2013.

¹³⁵⁵ Zie Memorandum of Understanding among the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC) on Maritime Safety and Security in Central and West Africa, Yaoundé, 25 juni 2013.

¹³⁵⁶ Zie Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁵⁷ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 44; H. R. WILLIAMSON, "New Thinking in the Fight Against Marine Piracy: Financing and Plunder Pre-Emptying Piracy Before Prevention Becomes Necessary", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 353; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14 en 18; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16; "IMO pledges to assist with piracy code", *Maritime Security Review*, 26 maart 2013.

wel onder de auspiciën van de Afrikaanse Unie om ‘*African ownership*’ te promoten.¹³⁵⁸ Maar liefst 22 staten ondertekenden het document en verbonden zich tot de daarin opgenomen bepalingen.¹³⁵⁹ Er wordt voortgebouwd op de bestaande nationale, regionale en internationale initiatieven¹³⁶⁰ en net als de *Djibouti Code of Conduct* promoot men effectieve regionale coöperatie ‘*to the fullest possible extent*’¹³⁶¹ in de strijd tegen allerlei illegale activiteiten binnen de maritieme context: de focus wordt gelegd op het verbeteren van de incidentenrapportage, informatie-uitwisseling, coördinatiemechanismen, arrestatie- en vervolgingsmogelijkheden (waarbij ook aandacht wordt besteed aan samenwerking op vlak van onderzoek) en slachtofferzorg.¹³⁶²

De *Yaoundé Code of Conduct*, die in werking trad op de dag van de collectieve ondertekening¹³⁶³, kan min of meer als een kopie van de *Djibouti Code of Conduct* gezien worden: de structuur en bepalingen worden grotendeels overgenomen, mits enkele toevoegingen en nuances. Daarom worden hier vooral opmerkelijke verschillen met de *Djibouti Code of Conduct* besproken, teneinde onnodige herhaling te vermijden. Wat in de eerste plaats opvalt, is dat de *Yaoundé Code of Conduct* rekening houdt met de beperkingen van zijn voorganger. De grote nadruk op piraterijmisdrijven in de *Djibouti Code of Conduct* bleek ervoor te zorgen dat andere maritieme misdrijven en schadelijke praktijken, zoals illegale visserij en afvaldumping, al te vaak veronachtzaamd werden, waardoor het belangrijk was dat de *Yaoundé Code of Conduct*, gelet op het feit dat maritieme criminaliteit in de Golf van Guinee zich ook in tal van vormen manifesteert, een ruimer toepassingsgebied aannam om maritieme beveiliging te bewerkstelligen.¹³⁶⁴ De West-Afrikaanse overeenkomst focust meer op illegale maritieme activiteiten in het algemeen (inclusief oliediefstal, illegale wapen- en

¹³⁵⁸ Zie artikel 20, §4 Yaoundé Code of Conduct; Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31.

¹³⁵⁹ Tot de 25 toegetreden staten behoren thans Angola, Benin, Burkina Faso, Burundi, de Centraal-Afrikaanse Republiek, Congo-Brazzaville, de Democratische Republiek Congo, Equatoriaal-Guinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinee, Guinee-Bissau, Ivoorkust, Kaapverdië, Kameroen, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sao Tomé en Principe, Senegal, Sierra Leone, Togo en Tsjaad (zie o.a. F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 14 en 18; A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 16; “ICC Factsheet: Foundational Documents”, <http://cicyaounde.org/maritime-safety-documents/> (geraadpleegd op 22 juni 2018)).

¹³⁶⁰ Zie preambule Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁶¹ De voorgeschreven regionale coöperatie valt terug op de samenwerkingsplicht van artikel 100 *LOSC*, dat als richtsnoer kan worden gebruikt bij het identificeren van de specifieke verantwoordelijkheden die aan de staten worden toegewezen. In artikel 13 *SUA Convention* en de relevante resoluties van de VN-Veiligheidsraad wordt eveneens melding gemaakt van een gelijkaardige samenwerkingsplicht (zie artikel 2 Yaoundé Code of Conduct; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 68; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 305-306; H. R. WILLIAMSON, “New Thinking in the Fight Against Marine Piracy: Financing and Plunder Pre-Emptying Piracy Before Prevention Becomes Necessary”, *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 353).

¹³⁶² Zie artikel 2, §1 Yaoundé Code of Conduct; Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31; H. R. WILLIAMSON, “New Thinking in the Fight Against Marine Piracy: Financing and Plunder Pre-Emptying Piracy Before Prevention Becomes Necessary”, *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 353; F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 18; A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 16; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., “Insecurity in the Gulf of Guinea”, 7.

¹³⁶³ Zie artikel 20 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁶⁴ Zie H. R. WILLIAMSON, “New Thinking in the Fight Against Marine Piracy: Financing and Plunder Pre-Emptying Piracy Before Prevention Becomes Necessary”, *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 352-353; A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 16.

drugssmokkel, mensenhandel, mariene verontreiniging en terrorisme), met bijzondere nadruk op piraterij¹³⁶⁵ en *IUU fishing*¹³⁶⁶, en sluit zo geen belangrijke misdrijven uit.¹³⁶⁷ Op die manier probeerde men een beter bestrijdingsmodel te ontwikkelen: de beslissing getuigt van bezorgdheid voor alle maritieme problemen in de regio en toont aan dat men beseft dat veel van deze criminele activiteiten aan elkaar gelinkt zijn en een onderlinge impact hebben.

De *code of conduct* kopieert de internationaalrechtelijke piraterijdefinitie en de belangrijkste zeerechtelijke principes inzake jurisdictie¹³⁶⁸ en bevat bovendien de algemeen aanvaarde begripsomschrijving van *armed robbery against ships*, waardoor beide zeeroofcategorieën in de overeenkomst begrepen zijn.¹³⁶⁹ Bij aanhouding van een schip wordt het principe van artikel 105 *LOSC* overgenomen: de rechterlijke instanties van de staat die de arrestatie verricht, zijn bevoegd om straffen uit te spreken en te beslissen over eventuele maatregelen ten aanzien van het schip en de goederen aan boord.¹³⁷⁰ Met betrekking tot de goederen dient wel, zoals internationaalrechtelijk voorgeschreven, rekening te worden gehouden met de rechten van derden te goeder trouw¹³⁷¹ en net zoals in de *Djibouti Code of Conduct* wordt bepaald dat elke staat afstand kan doen van zijn vervolgingsrecht en de bevoegdheid in onderling overleg af kan staan aan een andere lidstaat, waardoor discussies daaromtrent vermeden worden.¹³⁷²

Wat informatie-uitwisseling betreft, werd de aanpak van de *Djibouti Code of Conduct* volledig overgenomen.¹³⁷³ Elke deelnemende staat dient een nationaal knooppunt aan te wijzen en door dit vervolgens aan te vullen met informatie-uitwisselingscentra, die alles coördineren en efficiënte gegevensuitwisseling garanderen, poogt men een doeltreffend informatienetwerk te realiseren.¹³⁷⁴ In de nationale knooppunten wordt alle relevante informatie, die door uiteenlopende nationale instanties kan worden aangeleverd en door middel van uniforme rapporteringscriteria voor een accurate inschatting van de piraterijdreiging moet zorgen¹³⁷⁵, verzameld en dit wordt dan via de informatie-uitwisselingscentra, die alle meldingen uit hun toegewezen zone ontvangen¹³⁷⁶, aan alle betrokken staten gecommuniceerd.¹³⁷⁷ De informatie-uitwisselingscentra houden zich bovendien ook bezig met het samenvoegen en analyseren van de ontvangen informatie en het opstellen van

¹³⁶⁵ Zie artikel 6-7 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁶⁶ Zie artikel 8 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁶⁷ Zie artikel 1, §5 en artikel 2, §1-2 Yaoundé Code of Conduct; H. R. WILLIAMSON, "New Thinking in the Fight Against Marine Piracy: Financing and Plunder Pre-Emptying Piracy Before Prevention Becomes Necessary", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 353.

¹³⁶⁸ Zie artikel 6, §2-3 en §6 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁶⁹ Zie artikel 1, §3-4 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁷⁰ Zie artikel 6, §4 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁷¹ Er wordt ook een aparte bepaling gewijd aan de inbeslagname van goederen, waarin onder meer gesteld wordt dat verbeurdverklarde goederen of resulterende opbrengsten kunnen worden overgedragen aan een andere lidstaat of een intergouvernementele instantie gespecialiseerd in piraterijbestrijding (zie artikel 10 Yaoundé Code of Conduct).

¹³⁷² Zie artikel 6, §5 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁷³ Zie artikel 11 en 12 Yaoundé Code of Conduct; G. CLOUGH en T. SCHOMMER, "West Africa Information Sharing", *Oceans Beyond Piracy*, 29 april 2014; "Information Sharing in East and West Africa", *Oceans Beyond Piracy*, 22 januari 2015.

¹³⁷⁴ Zie artikel 11, §1-3 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁷⁵ Zie artikel 12, §1 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁷⁶ Zie artikel 12, §3, a) Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁷⁷ Zie artikel 11, §4 Yaoundé Code of Conduct.

statistieken en rapporten.¹³⁷⁸ Naast de bepalingen omtrent informatie-uitwisseling, één van de belangrijkste pijlers van de *Yaoundé Code of Conduct*, wordt in vergelijking met de *Djibouti Code of Conduct* ook meer nadruk gelegd op regionale samenwerking op vlak van opleiding en training en worden enkele suggesties aangereikt: onder meer de organisatie van conferenties, gespecialiseerde lessen en workshops, de creatie van samenwerkingsverbanden tussen trainings- en onderzoekscentra en de uitwisseling van personeel, experts en visies kunnen in grote mate bijdragen tot de doelstellingen van de overeenkomst.¹³⁷⁹ Er worden ook enkele bepalingen opgenomen met betrekking tot *shiprider agreements*: zo kunnen *shipriders* wapens dragen indien dit in overeenstemming is met hun nationaal recht en de andere staat daarmee instemt, maar wordt uitdrukkelijk gestipuleerd dat de 'gaststaat' altijd de controle behoudt.¹³⁸⁰ Indien er een dispuut omtrent de implementatie van de overeenkomst rijst, wordt gepleit voor vreedzame geschillenbeslechting tussen de betrokken staten.¹³⁸¹

Naast deze collectieve initiatieven, zijn lidstaten er ook toe gehouden om doeltreffende nationale wetgeving in te voeren.¹³⁸² Deze bepalingen gaan verder dan de *Djibouti Code of Conduct*, aangezien deelnemende landen met het oog op effectieve vervolging en bestraffing aangespoord worden om aandacht te hebben voor veilige scheepvaart, milieubescherming en alle in de overeenkomst vermelde '*transnational crimes in the maritime domain*'.¹³⁸³ Naast wetgeving wordt ook gehamerd op de ontwikkeling van een deugdelijk beleid, doordachte vervolgingspraktijk en efficiënte overheidsorganisatie.¹³⁸⁴ Om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken, dienen lidstaten te voorzien in de oprichting van een nationaal maritiem veiligheidscomité of moet men een ander systeem uitwerken dat toestaat om alle aan piraterijbestrijding gerelateerde activiteiten van de verschillende nationale instanties en andere stakeholders optimaal te coördineren.¹³⁸⁵ Een nationaal maritiem beveiligingsplan dient door elke staat te worden opgesteld en moet zo goed mogelijk geïmplementeerd worden¹³⁸⁶ en men verbindt er zich toe om andere staten en scheepseigenaars aan te manen om preventieve maatregelen te nemen.¹³⁸⁷ Het *IMO-MOWCA MoU* werd ook nog eens opgerakeld om de staten aan te sporen tot de realisatie van een geïntegreerd regionaal kustwachtnetwerk.

Bij de verwachte inspanningen wordt rekening gehouden met de beschikbare middelen, aanwezige prioriteiten en het rechtstelsel van de verschillende landen.¹³⁸⁸ De soevereiniteit en territoriale integriteit van de betrokken staten worden uiteraard erkend en het principe van non-interventie in het intern beleid van andere landen wordt bevestigd.¹³⁸⁹ Het wordt ook duidelijk gestipuleerd dat het document niet bedoeld is om algemene bindende kracht te hebben en nooit voorrang kan hebben op

¹³⁷⁸ Zie artikel 12, §3, b) Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁷⁹ Zie artikel 14 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸⁰ Zie artikel 9 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸¹ Zie artikel 16 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸² Zie artikel 4 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸³ Zie artikel 4, §1, b) en c) Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸⁴ Zie artikel 4, §1, a) en §2-5 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸⁵ Zie artikel 4, §2 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸⁶ Zie artikel 4, §3 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸⁷ Zie artikel 5 en 6, §7 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸⁸ Zie artikel 2, §1 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁸⁹ Zie artikel 2, §3 Yaoundé Code of Conduct.

enige andere overeenkomst waardoor de lidstaten gebonden zijn.¹³⁹⁰ Binnen de drie jaar na de creatie van de *Yaoundé Code of Conduct* zou men wel samenzitten om de implementatie te evalueren en terwijl de mogelijkheid en wenselijkheid inkijken om het document in een bindende multilaterale overeenkomst om te zetten.¹³⁹¹ Het wordt in elk geval benadrukt dat niets de staten tegenhoudt om verder te gaan dan hun verdragsverplichtingen en bijkomende maatregelen te nemen op vlak van piraterijbestrijding.¹³⁹² Er wordt ten slotte ook nog bepaald dat lidstaten bij het nastreven van de vermelde objectieven erop dienen te letten dat er een redelijk evenwicht wordt aangehouden tussen het verhogen van de maritieme beveiliging en het vermijden van onnodige vertraging voor de internationale handel, een voorschrift dat niet in de *Djibouti Code of Conduct* werd opgenomen en op z'n minst opmerkelijk te noemen valt.¹³⁹³

2.1.3 Implementatie

Over het algemeen kan gesteld worden dat de implementatie initieel traag verliep: ondanks de grote olie-inkomsten en de behoorlijk draaiende economieën in de regio bleef de afgesproken financiering van sommige staten uit en liet de creatie van de beoogde coördinatiecentra lang op zich wachten, wat op een gebrek aan politieke wil en onderlinge coördinatie wees. De verwachtingen voor de *Yaoundé Code of Conduct* waren nochtans hooggespannen, aangezien de potentiële impact van de overeenkomst, gelet op de sterke steun van de regionale intergouvernementele organisaties, zeer groot was. Het proces dat resulteerde in de Yaoundé-top duidde op het cruciaal belang van een sterke bereidheid bij de regionale leiders om verregaande samenwerking te doen slagen, waardoor de uiteindelijke output dan ook hoogstwaarschijnlijk zal afhangen van het al dan niet aanwezig zijn van voldoende politieke wil: de staten uit de Golf van Guinee dienen elk hun verantwoordelijkheid te nemen in de strijd tegen piraterij, alvorens de regionale organisaties hun bijdrage kunnen leveren.¹³⁹⁴ Een duidelijk engagement, veruitwendigd door het uitroepen van een exclusieve economische zone en de consequente handhaving van de nationale wetgeving, was nodig en het was belangrijk om de voornaamste politieke, bureaucratische en economische hindernissen te elimineren, zodat de betrokken landen aangespoord werden om actie te ondernemen en op zoek te gaan naar duurzame oplossingen.¹³⁹⁵

Verschillende *follow up*-vergaderingen en conferenties werden georganiseerd om concrete implementatieplannen vast te leggen en de regionale organisaties zaten samen om een realistisch budget hiervoor te bepalen.¹³⁹⁶ Op de top in Yaoundé werd alvast een duidelijke algemene taakverdeling vastgelegd: de betrokken regionale organisaties staan in voor het uittekenen en

¹³⁹⁰ Zie artikel 19, a) en g) Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁹¹ Zie artikel 17 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁹² Zie artikel 19, f) Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁹³ Zie artikel 3, §5 Yaoundé Code of Conduct.

¹³⁹⁴ Zie M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16.

¹³⁹⁵ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 9; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14.

¹³⁹⁶ Zie S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014, 2.

opvolgen van de strategie, terwijl de staten de operationele aspecten op zich nemen.¹³⁹⁷ Het *Inter-Regional Coordination Centre*, dat eind september 2014 werd opgericht, zou toezien op de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct*.¹³⁹⁸ Tijdens *Exercise Obangame Express 2015* werden de structuren van de *Yaoundé Code of Conduct* voor het eerst getest, met gemengde resultaten tot gevolg: het informatie-uitwisselingsnetwerk werkte ongeveer zoals beoogd, wat als een succes kan worden beschouwd, maar een tekort aan middelen en een broos onderling vertrouwen zorgden ervoor dat er nog heel wat ondernomen moest worden om duurzame veiligheid in de Golf van Guinee te garanderen.¹³⁹⁹ De implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* verliep niet zo voorspoedig en het werd duidelijk dat er meer financiële middelen en politieke wil nodig waren om het ambitieus proces tot een goed einde te brengen.¹⁴⁰⁰ Volgens sommigen waren de op de Yaoundé-top ondertekende documenten voornamelijk declaratoir en ontbrak een concreet stappenplan om de maritieme veiligheidsproblematiek, gekenmerkt door uiteenlopende, onderling verweven bedreigingen, doelgericht aan te pakken.¹⁴⁰¹ Ondanks de verwijzingen naar tal van andere vormen van maritieme criminaliteit en de mogelijkheid om deze te bekampen, een duidelijke verbetering ten aanzien van de initiële versie van de *Djibouti Code of Conduct*, meenden critici ook dat de focus te veel op piraterijbestrijding werd gelegd en dat de andere maritieme dreigingen zo als ondergeschikt werden afgedaan.

De maritieme strategieën van de regionale organisaties en de daaraan gekoppelde informatie-uitwisselingscentra, die binnen het opzet van de *Yaoundé Code of Conduct* passen, waren deels operationeel, maar nog niet alles functioneerde naar behoren.¹⁴⁰² De *G7++FOGG* werd ingeschakeld om het Yaoundé-proces te ondersteunen door het nodige bewustzijn te creëren voor de problematiek, financiële bijdragen te leveren aan de interregionale werkgroep en middelen en expertise aan te reiken aan de betrokken regionale organisaties (*ECCAS*, *ECOWAS* en *Gulf of Guinea Commission*) bij het implementeren van hun respectieve strategieën, maar deze acties leidden niet onmiddellijk tot tastbare resultaten.¹⁴⁰³ De implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* zou in elk geval periodiek geëvalueerd worden, zodat men desgevallend kon bijsturen en de nodige correcties kon doorvoeren.

¹³⁹⁷ Zie o.a. T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014, 2.

¹³⁹⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014, 2.

¹³⁹⁹ *Infra* IV.3.2.3.

¹⁴⁰⁰ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14.

¹⁴⁰¹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 44.

¹⁴⁰² Zie noot 1609.

¹⁴⁰³ Zie S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 8; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014; "ICC Factsheet: Regional Maritime Strategies", <http://cicyaounde.org/maritime-strategies-africa/> (geraadpleegd op 22 juni 2018).

2.2 Nationale wetgeving

2.2.1 Situering

Zoals reeds besproken, proclameert artikel 100 *LOSC* een samenwerkingsplicht in de strijd tegen piraterij en impliceert dit volgens velen een verplichting voor elke staat om alle redelijke inspanningen te leveren om dit misdaadfenomeen zo veel mogelijk te onderdrukken. De ontwikkeling van relevante wetgeving, die alle aspecten van het misdrijf behandelt en een coherent instrument ter bestrijding van piraterij vormt, is daarbij een zeer belangrijk element.¹⁴⁰⁴ Het is evenwel duidelijk dat de landen van de Golf van Guinee gekweld worden door ondoeltreffende nationale wetgeving inzake piraterij, waardoor men zeer kwetsbaar is voor dergelijke misdrijven: heel wat staten beschikken niet over specifieke piraterijwetgeving en in de landen waar er wel dergelijke regelgeving bestaat, zijn de structuur en bewoordingen vaak te zwak om in de praktijk het verschil te maken.¹⁴⁰⁵ Het probleem wordt pijnlijk geïllustreerd door de vele situaties waarin West-Afrikaanse landen piraten of andere maritieme criminelen na betaling van een minieme boete terug vrij moeten laten, enkel omdat men niet over adequate wetgeving beschikt.¹⁴⁰⁶ Nationale definities van het misdrijf zijn zeer uiteenlopend, wijken veelal af van de internationaalrechtelijke begripsomschrijving en zijn vaak te vaag, beperkt of verouderd, wat verschillende complicaties met zich meebrengt.¹⁴⁰⁷ Naast het gebrek aan een adequate piraterijdefinitie, manifesteert zich nog een hardnekkige lacune in de nationale wetgeving van verschillende landen van de Golf van Guinee: door het principe van universele jurisdictie niet over te nemen, is men niet in staat om piraterijmisdrijven op volle zee aan te pakken en blijft de jurisdictie van de kuststaten beperkt tot de territoriale zee¹⁴⁰⁸, tenzij er op een andere manier een link kan worden gelegd met een piraterijmisdrijf en op basis daarvan bevoegdheid kan worden uitgeoefend.¹⁴⁰⁹ Ook de straffen die aan het misdrijf worden gekoppeld, zijn vaak aan herziening toe.

Hoewel het aanbrengen van kleine verbeteringen en het doorvoeren van aanvullende wetgeving met betrekking tot gerelateerde maritieme misdrijven steeds tot aanbeveling strekken om de performantie van de nationale piraterijwetgeving te verhogen, is dit in West-Afrika niet aan de orde en blijkt uitblijvende implementatie van de internationale basisinstrumenten duidelijk het grootste probleem: het ondoeltreffend karakter van de nationale wetgevingen in de Golf van Guinee wordt bestendigd door het onvermogen of de onwil om relevante verdragen, waartoe de betrokken landen

¹⁴⁰⁴ Zie o.a. A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108.

¹⁴⁰⁵ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 19-20; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108.

¹⁴⁰⁶ Zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 5; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108.

¹⁴⁰⁷ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 43; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108.

¹⁴⁰⁸ Praktijkvoorbeelden tonen aan dat West-Afrikaanse landen in elk geval zeer terughoudend zijn om buiten hun eigen EEZ te ageren, waardoor onnodige grenzen gecreëerd worden waar piraten dankbaar gebruik van kunnen maken. Men lijkt ook zeer aarzelend om zonder toestemming op te treden tegen piraterij in de EEZ van een andere staat, terwijl dit op grond van universele jurisdictie niet nodig is (*supra* II.1.3.1.3).

¹⁴⁰⁹ Zie o.a. Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 5; P. MUKHERJEE, "Transformation of Conventions into National Legislation: Piracy and Suppression of Unlawful Acts" in P. MUKHERJEE, M. MEJIA en G. GAUCI (eds.), *Maritime Violence and other Security Issues at Sea*, Malmö, WMU, 2002, 71-99.

vrijwillig zijn togetreden, in de nationale rechtsorde om te zetten.¹⁴¹⁰ Het Internationaal Zeerechtverdrag, waarin piraterij duidelijk gedefinieerd wordt en universele jurisdictie naar voor wordt geschoven, werd ondertussen wel door alle landen van de Golf van Guinee ondertekend en geratificeerd, maar dit wil helaas niet zeggen dat alle nuttige bepalingen in de nationale wetgeving verwerkt zijn.¹⁴¹¹ Voor wat de *SUA Convention* betreft, is de toestand dramatisch: ondanks aanhoudende oproepen van de Verenigde Naties laten ratificatie en implementatie van dit belangrijk document, dat een breder toepassingsgebied kent dan het Internationaal Zeerechtverdrag en bijgevolg zeer nuttig kan blijken om de uiteenlopende vormen van maritieme criminaliteit in de Golf van Guinee aan te pakken, in de meeste staten nog steeds op zich wachten.¹⁴¹² Ivoorkust heeft als enige staat uit de Golf van Guinee alle *SUA*-instrumenten, inclusief het protocol van 2005, onderschreven, wat erop wijst dat verschillende belangrijke bepalingen nog niet terug te vinden zijn in het wetgevend repertoire van de meeste regionale staten.¹⁴¹³ Kameroen, Angola, Gabon, Sierra Leone en de Democratische Republiek Congo zijn nog steeds geen lid van het verdrag en zelfs in geval van ratificatie blijven er problemen bestaan: Nigeria, Togo, Benin, Ghana, Ivoorkust, Equatoriaal-Guinea en Liberia gingen hier namelijk wel al toe over, maar de incorporatie in de nationale wetgeving laat te wensen over.¹⁴¹⁴

Zoals reeds mag blijken, is harmonisatie van de uiteenlopende nationale piraterijwetgeving, wat gelet op de aard van de problematiek meer dan aangewezen is, in de huidige omstandigheden utopisch: de diversiteit aan strafwetgeving in de Golf van Guinee is enorm en resulteert in een warrig, inefficiënt geheel, dat allerm minst bijdraagt tot consistente vervolging en bestraffing. Sommigen stellen daarom voor om een algemeen referentiedocument voor de regio te ontwikkelen, dat alle relevante bepalingen bevat en waar elke nationale wetgeving zich naar dient te vormen.¹⁴¹⁵ Men zag immers in dat aanname van met het heersend internationaal recht overeenstemmende nationale wetgeving een absolute prioriteit moest vormen, aangezien het nefaste ‘*catch and release*’-fenomeen en wijdverspreide straffeloosheid anders om de hoek loeren. Door uniforme nationale wetgeving ontmoedigt men bovendien piraten om hun activiteiten over de maritieme grenzen te verschuiven, naargelang de strengheid of deugdelijkheid van de plaatselijke regelgeving.¹⁴¹⁶ Maar zelfs indien een degelijk juridisch kader wordt uitgewerkt, zorgen de afwezigheid van efficiënte,

¹⁴¹⁰ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 19; A. KAMAL-DEEN, “The anatomy of Gulf of Guinea Piracy”, *Naval War College Review* 2014, 108-109; S. GOPALKRISHNA, “The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment”, *World International Studies Committee*, augustus 2011; M. AFFA’A-MINDZIE e.a., “Insecurity in the Gulf of Guinea”, 4; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, “Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?”, *International Crisis Group*, 4 september 2014.

¹⁴¹¹ Zie A. KAMAL-DEEN, “The anatomy of Gulf of Guinea Piracy”, *Naval War College Review* 2014, 108; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, “Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?”, *International Crisis Group*, 4 september 2014.

¹⁴¹² Zie A. KAMAL-DEEN, “The anatomy of Gulf of Guinea Piracy”, *Naval War College Review* 2014, 108-109; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 19; M. AFFA’A-MINDZIE e.a., “Insecurity in the Gulf of Guinea”, 4; S. GOPALKRISHNA, “The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment”, *World International Studies Committee*, augustus 2011.

¹⁴¹³ Zie “IMO Factsheet: Status of Conventions”, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status-x.xlsx> (geraadpleegd op 22 juni 2018).

¹⁴¹⁴ Zie A. KAMAL-DEEN, “The anatomy of Gulf of Guinea Piracy”, *Naval War College Review* 2014, 108-109.

¹⁴¹⁵ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 19-20.

¹⁴¹⁶ Zie o.a. A. A. OSINOWO, “Combating Piracy in the Gulf of Guinea”, 6.

welomlijnde procedures of andere fundamentele zwaktes in het nationaal rechtssysteem vaak voor een onderminning van deze inspanningen en is er van effectieve afdwinging veelal geen sprake.¹⁴¹⁷

2.2.2 Piraterijwetgeving in West-Afrika: situatieschets

Een nadere kijk op de situatie leert dat enkel Togo en Liberia over actuele piraterijwetgeving beschikken.¹⁴¹⁸ **Togo** steunt op een rechtssysteem dat grotendeels teruggaat op Franse wetgeving: de *Code Civil* van 1804 (*Code Napoléon*) vormt de basis, waaraan enkele Afrikaanse gewoonterechtelijke elementen werden toegevoegd.¹⁴¹⁹ Piraterij werd strafbaar gesteld in de *Code de la Marine Marchande*, maar deze wet was gebaseerd op Franse koloniale wetgeving en beperkte de strafrechtelijke bevoegdheid tot misdrijven die door of tegen Togolese schepen werden gepleegd.¹⁴²⁰ Daarom nam Togo in 2015 aangepaste piraterijwetgeving aan, die ondanks een veel ruimere definitie¹⁴²¹, die verschillende aan piraterij gerelateerde of daarmee gelijkgestelde misdrijven vermeldt, naar de bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag is gevormd en de toepassing van universele jurisdictie mogelijk maakt.¹⁴²² De straffen zijn billijk en genuanceerd¹⁴²³ en er wordt ook specifiek voorzien in bevoegdheid op basis van het actief en passief personaliteitsprincipe en het principe van de vlaggenstaat.¹⁴²⁴ Er wordt ten slotte nog een gunstige regel ingevoerd voor piraterijslachtoffers: de rechter is bevoegd voor de verkoop van in beslag genomen vaartuigen en de resulterende opbrengst is onder meer bestemd voor het vergoeden van toegebrachte schade.¹⁴²⁵

Liberia steunt op een *common law*-systeem en beschikt over een strafbaarstelling van piraterij in de *Penal Law* van 1976, die het misdrijf in nagenoeg dezelfde bewoordingen als artikel 101 LOSC omschrijft: het enige verschil bestaat erin dat de Liberiaanse wetgeving piraterij ook laat uitstrekken tot daden gepleegd door de bemanning van een oorlogsschip of ander overheidsschip, wat in het Internationaal Zeerechtverdrag in principe uitgesloten wordt en enkel mogelijk is in geval van mouterij.¹⁴²⁶ Universele jurisdictie wordt uitdrukkelijk bevestigd¹⁴²⁷, pogingen worden eveneens strafbaar gesteld en het Liberiaans strafwetboek vermeldt vreemd genoeg ook de toepasselijke handhavingsbevoegdheden met betrekking tot de aanhouding van verdachte schepen.¹⁴²⁸ Net als in de Togolese wetgeving is een regeling opgenomen met betrekking tot de verkoop van in beslag

¹⁴¹⁷ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 19; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108.

¹⁴¹⁸ Zie A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108.

¹⁴¹⁹ Zie "OBP Factsheet: Togo Piracy Law", <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/togo> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴²⁰ Zie artikels 147-150 Code de la Marine Marchande.

¹⁴²¹ Zie artikel 1068, eerste lid Code Pénal du Togo.

¹⁴²² "Les juridictions nationales sont compétentes pour connaître et réprimer les actes de piraterie commis au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale, quelle que soit la nationalité de leurs auteurs et quel que soit le pavillon des navires ou plateformes impliqués" (zie artikel 1068, derde lid Code pénal du Togo).

¹⁴²³ In principe geldt een gevangenisstraf van 20 jaar voor piraterij, die opgetrokken wordt tot 30 jaar indien het misdrijf gepaard gaat met een gijzeling of het toebrengen van slagen en verwondingen (zie artikel 1068-1072 Code pénal du Togo).

¹⁴²⁴ Zie o.a. artikel 1068, eerste lid, 7), 8) en 10) Code pénal du Togo.

¹⁴²⁵ Zie artikel 1073 Code pénal du Togo.

¹⁴²⁶ Zie §15.31, 1 Liberian Penal Law; artikel 101-102 LOSC; OBP Factsheet: Liberia Piracy Law", <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/liberia> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴²⁷ Zie §15.31, 2 Liberian Penal Law.

¹⁴²⁸ Zie §15.31, 4 Liberian Penal Law.

genomen vaartuigen, maar hier wordt een iets opmerkelijkere verdeling voorgeschreven: de opbrengst gaat voor de ene helft naar de staat en voor de andere helft naar de persoon die de piraten heeft gevat.¹⁴²⁹

Ook Kameroen en Sao Tomé en Príncipe beschikken over een min of meer werkbaar juridisch kader inzake piraterij. Het rechtssysteem van **Sao Tomé en Príncipe** bouwt voort op Portugese wetgeving en het strafwetboek formuleert een piraterijdefinitie die bijna identiek is aan de internationaalrechtelijke begripsomschrijving, maar weliswaar ruimte biedt om ook andere misdrijven onder het toepassingsgebied te brengen.¹⁴³⁰ **Kameroen** steunt voornamelijk op Franse wetgeving, maar in bepaalde situaties kan de rechter ook lokaal gewoonterecht toepassen en er is sprake van enige invloed van Britse *common law*.¹⁴³¹ De aanwezigheid van drie verschillende rechtsbenaderingen zorgt ervoor dat de Kameroense rechtsorde een complex geheel betreft. Door de implementatie van nieuwe wetgeving, waaronder de *Code of Criminal Procedure*¹⁴³², probeerde men dan ook meer uniformiteit te creëren. In de *Code Pénal* is geen definitie van piraterij of een verwijzing naar artikel 101 LOSC terug te vinden, wat enigszins problematisch is, maar er wordt wel uitdrukkelijk, doch genuanceerd gesteld dat er universele jurisdictie geldt voor dit misdrijf.¹⁴³³ Er bestaat daarnaast recente wetgeving inzake terrorismefinanciering, wat eventueel relevant kan zijn in de strijd tegen piraterij, en er werd regelgeving ingevoerd met betrekking tot private beveiliging.¹⁴³⁴

In andere regionale staten is het over het algemeen slechter gesteld. Ter illustratie: de nationaalrechtelijke piraterijdefinitie in **Benin**, dat op Franse koloniale wetgeving en lokaal gewoonterecht steunt, komt niet overeen met de begripsomschrijving van het Internationaal Zeerechtverdrag en is allerm minst duidelijk, met diverse problemen tot gevolg.¹⁴³⁵ In de Beninse Grondwet staat weliswaar ingeschreven dat geratificeerde verdragen primauteit genieten ten aanzien van nationale wetten¹⁴³⁶, waardoor het Internationaal Zeerechtverdrag in principe van kracht zou moeten zijn in de nationale rechtsorde, maar dit rechtvaardigt niet dat nationale rechters piraterijmisdrijven op volle zee vervolgen zonder nationale implementatiebepalingen. Benin beschikt daarenboven niet over een modern strafwetboek en dient hiervoor terug te vallen op de Napoleontische *Code Pénal* van 1810, die tijdens de koloniale periode werd ingevoerd.¹⁴³⁷ **Ghana**, dat voornamelijk Britse *common law* en lokaal gewoonterecht toepast, stelt piraterij strafbaar in zijn

¹⁴²⁹ Zie §15.31, 5 Liberian Penal Law.

¹⁴³⁰ Zie artikel 386 Código Penal; "OBP Factsheet: Sao Tome and Principe Piracy Law", <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/sao-tome-and-principe> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴³¹ Zie "OBP Factsheet: Cameroon Piracy Law", <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/cameroon> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴³² Zie Criminal Procedure Code.

¹⁴³³ Zie artikel 11-12 Code Pénal.

¹⁴³⁴ Zie "OBP Factsheet: Cameroon Piracy Law", <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/cameroon> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴³⁵ Zie artikels 633-634 Code Maritime en République du Bénin; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108; "OBP Factsheet: Benin Piracy Law", <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/benin> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴³⁶ "Treaties or agreements lawfully ratified shall have, upon their publication, an authority superior to that of laws, without prejudice for each agreement or treaty in its application by the other party" (zie artikel 147 Constitution of the People's Republic of Benin).

¹⁴³⁷ Zie "OBP Factsheet: Benin Piracy Law", <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/benin> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

Criminal Code, maar de piraterijdefinitie wijkt volledig af van de internationaalrechtelijke begripsomschrijving en verwijst nergens naar de volle zee, waardoor er niet veel mee kan worden aangevangen.¹⁴³⁸

Ivoorkust, dat met Frans recht en lokaal gewoonterecht ook op twee parallelle rechtssystemen steunt, vermeldt piraterij in zijn *Code de la Marine Marchande*, maar deze wetgeving baseert zich op Frans koloniaal recht en is daardoor hopeloos verouderd: de definitie komt helemaal niet overeen met de inhoud van artikel 101 *LOSC* en er is geen sprake van universele jurisdictie.¹⁴³⁹ Er wordt wel voorzien dat de opbrengst van verkoop van in beslag genomen vaartuigen naar een slachtofferfonds gaat.¹⁴⁴⁰ **Equatoriaal-Guinea**, waarvan het rechtssysteem samengesteld is uit Spaans recht en lokaal gewoonterecht, behandelt piraterij in zijn strafwetboek, dat gebaseerd is op verouderde en onwerkbaar Spaanse strafwetgeving ten tijde van Franco en bovendien de doodstraf oplegt voor daden van piraterij.¹⁴⁴¹ **Gabon** beschikt eveneens over gedateerde, inadequate piraterijbepalingen die teruggaan op Frans koloniaal recht¹⁴⁴² en **Angola** ontbeert zelfs enige vorm van piraterijwetgeving sinds het zijn wet met betrekking tot misdrijven tegen de staatsveiligheid¹⁴⁴³, waarin piraterij strafbaar werd gesteld, introk, waardoor het voortaan moet terugvallen op andere, minder specifieke misdrijven uit het strafwetboek.¹⁴⁴⁴

2.2.3 Case study: Nigeria

In Nigeria, de spilfiguur in de Golf van Guinee en de bron van de West-Afrikaanse piraterijellende, wordt de algemene rechtsorde samengesteld uit drie onderscheiden systemen: *common law*, lokaal gewoonterecht en islamitisch recht.¹⁴⁴⁵ *Common law* betreft het primair regime en is grotendeels gevormd naar het voorbeeld van het Brits rechtssysteem, in het bijzonder voor wat de principes van de rechtsstaat en de billijkheid betreffen. Hoewel er reeds verschillende pogingen zijn geweest, is er tot op heden echter geen sprake van enige coherente wetgeving die specifiek op piraterijbestrijding is gericht.¹⁴⁴⁶ Piraterij of *armed robbery against ships* als dusdanig wordt dus in geen enkele wet strafbaar gesteld, waardoor men enkel kan teruggrijpen naar andere misdrijven die bij de voltrekking van piraterijdaden worden gepleegd.

¹⁴³⁸ Zie secties 193-194 *Criminal Code*; sectie 17 *Courts Act*; “OBP Factsheet: Ghana Piracy Law”, <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/ghana> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴³⁹ Zie artikel 228-238 *Code de la Marine Marchande*; “OBP Factsheet: Cote d’Ivoire Piracy Law”, <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/cote-d'ivoire> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴⁴⁰ Zie artikel 236 *Code de la Marine Marchande*.

¹⁴⁴¹ Zie artikel 139 *Codigo Penal*; “OBP Factsheet: Equatorial Guinea Piracy Law”, <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/equatorial-guinea> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴⁴² Zie artikels 221-229 *Code de la Marine Marchande Gabonaise*; “OBP Factsheet: Gabon Piracy Law”, <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/gabon> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴⁴³ Zie artikel 15 *Law on Crimes Against State Security*.

¹⁴⁴⁴ Zie o.a. artikels 133, 147-148, 159-164, 288, 387-389 *Codigo Penal*; “OBP Factsheet: Angola Piracy Law”, <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/angola> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴⁴⁵ Zie “OBP Factsheet: Nigeria Piracy Law”, <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/nigeria> (geraadpleegd op 8 maart 2017).

¹⁴⁴⁶ Zie o.a. A. KAMAL-DEEN, “The anatomy of Gulf of Guinea Piracy”, *Naval War College Review* 2014, 108; “Nigeria: Association Calls for Public Hearing on Piracy”, *allAfrica*, 29 juni 2015; “OBP Factsheet: Nigeria Piracy Law”, <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/nigeria> (geraadpleegd op 8 maart 2017).

In de algemene Nigeriaanse strafwetgeving, die opgedeeld is in een *Criminal Code Act* voor het zuiden van het land en een *Penal Code* voor het noorden, is logischerwijs sprake van bepalingen omtrent diefstal, kidnapping en gewapende overval, maar deze kunnen door de principiële gebondenheid aan het Nigeriaans grondgebied en de territoriale zee niet toegepast worden op heel wat piraterij-incidenten voor de Nigeriaanse kust.¹⁴⁴⁷ Het is dus niet makkelijk om een juridische basis te vinden om dergelijke misdrijven op zee te vervolgen en het is al helemaal niet duidelijk welke straffen er gehanteerd moeten worden. De sancties blijken in elk geval niet toereikend te zijn, want verschillende overheidsfiguren drukten reeds meermaals hun frustratie uit omtrent de huidige gang van zaken.¹⁴⁴⁸ Een heikel punt is ook dat de huidige wetgeving noch aan de *Nigeria Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)*¹⁴⁴⁹, noch aan de Nigeriaanse marine vervolgingsbevoegdheden toekent, waardoor dit noodgedwongen aan de politie en andere overheidsdiensten wordt overgelaten.¹⁴⁵⁰ Samen met het gebrek aan duidelijke, toepasbare strafbepalingen zorgt dit ervoor dat de inspanningen op vlak van preventie, repressie en rechtshandhaving grotendeels teniet worden gedaan door het uitblijven van een adequate wettelijke regeling met betrekking tot de afwikkeling van piraterij-incidenten: het gebeurt meer dan eens dat piraten de ene dag worden opgepakt, maar de volgende dag terug op straat worden gezien.¹⁴⁵¹ Velen pleiten dan ook voor hervormde strafwetgeving met betrekking tot piraterij, waarin de misdrijven helder worden gedefinieerd, de sancties duidelijk worden bepaald en de vervolgingsbevoegdheden aan de geschikte instanties, die zich ook bezighouden met het handhaven van diezelfde wetgeving, worden toegewezen.¹⁴⁵²

NIMASA liet in 2015 reeds een piraterijwet (*Act on Piracy and Armed Robbery*) opstellen door een private firma en verschillende Nigeriaanse belangenorganisaties pleitten voor een bespreking van dit ontwerp tijdens een publieke hoorzitting van het federaal parlement, maar het initiatief stierf uiteindelijk een stille dood.¹⁴⁵³ Het feit dat men eindelijk inzag dat er deugdelijke piraterijwetgeving nodig was om het fenomeen een halt toe te roepen en de nodige inspanningen leverde om daar effectief in te voorzien, leek weliswaar een positieve ontwikkeling. *NIMASA* bleef zich alvast inzetten en verwerkte vijf belangrijke IMO-kaders, waaronder enkele *SOLAS*- en *SUA*-protocollen, in de nationale wetgeving: op die manier werd het nodige gedaan om veilige scheepvaart in Nigeriaanse wateren te garanderen, wat uiteraard ook de piraterijpreventie ten goede kwam.¹⁴⁵⁴

Dat absolute spilfiguur Nigeria, dat volgens velen de sleutel tot het bedwingen van de West-Afrikaanse piraterijproblematiek in handen heeft, vooralsnog niet over een adequate piraterijwet beschikt en slechts heel laat initiatief begon te nemen om dergelijke wetgeving te ontwikkelen¹⁴⁵⁵,

¹⁴⁴⁷ Zie o.a. secties 252-253, 306, 351, 364, 383 en 401-403 *Criminal Code Act*; zie secties 269-273, 296-300 en 429 *Penal Code*; "OBP Factsheet: Nigeria Piracy Law", <http://oceansbeyondpiracy.org/piracy-law-database/west-africa/nigeria> (geraadpleegd op 8 maart 2017).

¹⁴⁴⁸ Zie "Nigeria: Association Calls for Public Hearing on Piracy", allAfrica, 29 juni 2015.

¹⁴⁴⁹ Website: www.nimasa.gov.ng.

¹⁴⁵⁰ Zie secties 23-24 *Nigerian Maritime Administration and Safety Agency Act*; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁴⁵¹ Zie "Nigeria seeks a legal finish to counter-piracy actions", IHS Maritime 360, 22 november 2014.

¹⁴⁵² Zie "Nigeria: Association Calls for Public Hearing on Piracy", allAfrica, 29 juni 2015; "Nigeria seeks a legal finish to counter-piracy actions", IHS Maritime 360, 22 november 2014.

¹⁴⁵³ Zie T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014; "Nigeria: Association Calls for Public Hearing on Piracy", allAfrica, 29 juni 2015.

¹⁴⁵⁴ Zie "NIMASA domesticates 5 IMO laws to improve safety of ships at sea", *BusinessDay*, 1 juli 2015.

¹⁴⁵⁵ Zie A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108.

contrasteert helaas niet met de situatie in andere West-Afrikaanse staten. Zoals eerder aangetoond, zijn er weinig landen in de regio waar een voorbeeld aan kan worden genomen op vlak van piraterijwetgeving en dit blijft dus een prominent pijnpunt vormen. Het besef groeit echter dat er in duidelijke en sluitende strafbaarstelling van maritieme criminaliteit moet worden voorzien en dit kan ervoor zorgen dat nationale beleidsprioriteiten stilaan verschuiven.¹⁴⁵⁶ Nigeria liet de hoop alvast niet varen en aan pogingen was er geen gebrek: in juni 2016 ontwikkelden NIMASA, de UNODC en het Nigeriaans openbaar ministerie een ontwerp voor een *Piracy and Maritime Security Law*, maar de Nigeriaanse regering breide daar vooralsnog geen vervolg aan.¹⁴⁵⁷ In de toekomst zullen deze inspanningen hopelijk herhaald worden met beter resultaat, maar ondertussen waren er reeds positieve ontwikkelingen te melden: in navolging van het *Lomé Charter* werden *Harmonised Standard Operating Procedure on Arrest, Detention and Prosecution (HSOP-ADP) of Vessels and Persons involved in Maritime Crimes* ingevoerd voor alle Nigeriaanse rechtshandhavingsinstanties, waarin alle acties en juridische handelingen die ondernomen moeten worden in geval van arrestatie, detentie en vervolging binnen de context van piraterij of *armed robbery against ships* duidelijk worden voorgeschreven.¹⁴⁵⁸ Dit betekende een grote stap voorwaarts, maar het moet benadrukt worden dat deze *standard operating procedures* geen juridisch bindende instrumenten betreffen en uiteraard ook geen wijzigingen kunnen aanbrengen aan de toebedeling van rechtshandhavingsbevoegdheden. De geanticipeerde piraterijwetgeving liet in elk geval nog even op zich wachten en nieuwe deadlines werden telkens vooruitgeschoven.¹⁴⁵⁹

3. Operationele bestrijdingsmaatregelen

3.1 Nationale initiatieven

3.1.1 Situering

Het is geen geheim dat de landen in de Golf van Guinee over het algemeen tekortschieten om effectieve controle over hun kustwateren uit te oefenen: de lange kustlijnen, resulterend in omvangrijke maritieme zones, en de veelal kleine, slecht uitgeruste kustwachten en marines, die het meer dan eens moeten opnemen tegen beter voorziene criminele groeperingen, zorgen voor een onhoudbare situatie.¹⁴⁶⁰ Met steun van de internationale partners blijven de regionale staten werken aan het opwaarderen van hun marine en kustwacht door het verwerven van nieuwe schepen, maar men kampt nog steeds met een moeilijk te overbruggen tekort.¹⁴⁶¹ Ondanks de niet te ontkennen verbeteringen blijft ook het niveau van de surveillance- en communicatiesystemen een probleem in

¹⁴⁵⁶ Zie "Angola: Foreign Minister Calls for Greater Criminalization of Illegal Acts At Sea", allAfrica, 10 oktober 2015.

¹⁴⁵⁷ Zie "Nigeria's Piracy Laws", Maritime Security Review, 22 juli 2016.

¹⁴⁵⁸ Zie "Rising Wave of Maritime Crimes Threat to Nigeria's Economy", This Day, 27 januari 2017; "Nigeria records reduced pirates' attacks in 2017", LSS, 29 juni 2017.

¹⁴⁵⁹ Zie "Nigerian piracy law at last?", Maritime Security Review, 8 december 2016; "Nigeria to pass anti-piracy law for maritime security", Hellenic Shipping News, 8 februari 2017; "NIMASA takes Anti-Piracy Bill to National Assembly", PM News, 31 juli 2017; "Nigeria talks piracy laws", Maritime Security Review, 13 december 2017.

¹⁴⁶⁰ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 23.

¹⁴⁶¹ Zelfs wanneer alle eenheden zouden worden ingezet, zouden er nog steeds niet genoeg boten zijn om aanhoudende patrouilles te voeren aan één schip per 250 zeemijl kustlijn (zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 5; L. B. DOGARAWA, "Sustainable Strategy for Piracy Management in Nigeria", *Journal of Management and Sustainability* 2012, 214; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14).

de regio¹⁴⁶² en los daarvan kan gewezen worden op een wijdverspreid gebrek aan coördinatie en betekenisvolle samenwerking tussen de betrokken overheidsinstanties, waardoor bestrijding van maritieme criminaliteit ernstig bemoeilijkt wordt.¹⁴⁶³ Niet enkel capaciteitsproblemen, een tekort aan middelen en een gebrek aan coördinatie, maar ook ongepaste berusting en wijdverspreide corruptie tot in de hoogste echelons zorgen ervoor dat de maritieme criminaliteit ongestoord verder kan gaan: de misdaden worden georkestreerd door ingenieuze netwerken, bestaande uit personen die de activiteiten financieren, *insiders* die informatie aanleveren, leidinggevend en die de daden coördineren en piraten die de aanvallen uitvoeren, en de belangrijke schakels worden al te vaak met rust gelaten of bij een aanhouding enkel met minimumstraffen belast.¹⁴⁶⁴ Het resultaat is een complex kluwen van met elkaar verweven problemen, die in de overgrote meerderheid van de regionale landen voorkomen.

Veel experts verwijten de staten van de Golf van Guinee zogenaamde '*sea blindness*'¹⁴⁶⁵: zowel op vlak van veiligheid als op vlak van duurzame ontwikkeling werd het uitwerken van een relevant beleid voor de kustwateren nooit als een prioriteit gezien en dit heeft volgens critici de huidige piraterijproblematiek in de regio mogelijk gemaakt.¹⁴⁶⁶ De interne strubbelingen en politieke instabiliteit zorgden ervoor dat de veraf lijkende maritieme problemen al te vaak veronachtzaamd werden, tot deze dreigingen plots substantiële verliezen met zich meebrachten. In tegenstelling tot de Hoorn van Afrika, één van de voornaamste piraterijbroeihaarden, is men er in de Golf van Guinee in geslaagd om sterkere staten te ontwikkelen, maar de focus kwam nooit op de zee en de maritieme capaciteiten te liggen. Krachtdadige aanpak van maritieme criminaliteit en effectieve controle over het maritiem domein werden te lang afgedaan als een bijzaak, waardoor men nu kampt met een moeilijk omkeerbaar deficit: door een gebrek aan relevante middelen en structuren weten de meeste

¹⁴⁶² Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁴⁶³ In Ivoorkust heerste lang een bevoegdheidsconflict tussen de marine en het *General Directorate of Maritime and Port Affairs* en een absurd voorval in Nigeria illustreerde het sluimerend gebrek aan overleg tussen overheidsinstanties op treffende (en bijna lachwekkende) wijze: in oktober 2013 verwarde de Nigeriaanse zeevaartpolitie een kleine transportboot met Nigeriaans marinepersoneel met een piratenschip en opende het vuur. Nadat men de vergissing inzag, schuilde het personeel van de zeevaartpolitie uit vrees voor represailles van de marine in de citadel van een olietanker, tot ze dagen later gearresteerd werden (zie "Is Ghana becoming a piracy hot spot?", Institute for Security Studies, 18 augustus 2014).

¹⁴⁶⁴ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 19; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 15; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16-17.

¹⁴⁶⁵ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 23-24; L. B. DOGARAWA, "Sustainable Strategy for Piracy Management in Nigeria", *Journal of Management and Sustainability* 2012, 124; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 9; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 10-11; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010.

¹⁴⁶⁶ Met dit in het achterhoofd vreesden heel wat kenners van de regio een verslapping van de piraterijbestrijding in 2015 en moedigden ze de betrokken staten aan om reeds ervoor voldoende actie te ondernemen en voort te gaan op het gecreëerde elan sinds de Yaoundé-top: timing was belangrijk, want presidentiële of parlementaire verkiezingen in Nigeria, Ivoorkust, Benin, Togo en Gabon stonden op de agenda en dit kon er wel eens toe leiden dat de aandacht zou verschuiven naar interne politieke zorgen. Het zou een belangrijke test vormen voor de duurzaamheid van het antipiraterijbeleid van de regionale staten, want de opportunistische piraten staan ervoor gekend dat ze zich zeer snel aanpassen en profiteren van elk moment van onoplettendheid: aanvalsgolven in Benin en Togo gingen in het verleden steeds samen met periodes van politieke onzekerheid of economische crisis (zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 23; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16).

landen veelal niet wat er zich in hun wateren afspeelt, waardoor de vermelde ‘*sea blindness*’ deels letterlijk te interpreteren valt.¹⁴⁶⁷ Vele staten werden ondertussen meermaals geconfronteerd met deze tekortkomingen en zijn beginnen inzien dat deze naïeve houding de nationale veiligheid, welvaart en stabiliteit in gevaar brengt, maar er moet nog heel wat ondernomen worden om alles recht te zetten: nationale initiatieven waren tot voor kort zeldzaam, ongecoördineerd en veelal ineffectief.

3.1.2 Nigeria

3.1.2.1 Militaire task forces en operaties

Nigeria, de spilfiguur in de regio die bijgevolg het voortouw zal moeten nemen, voerde reeds vroeg maatregelen door om de maritieme veiligheid in de Nigeriaanse wateren te verhogen, nadat het sinds de jaren 80 geconfronteerd werd met hoge jaarlijkse gemiddelden aan piraterijaanvallen: in 2005 werd een *Inter-Agency Maritime Security Task Force* gecreëerd om maritieme dreigingen te onderzoeken en geschikte bestrijdingsstrategieën te ontwerpen.¹⁴⁶⁸ In hetzelfde jaar ontwikkelde Nigeria ook een *Gulf of Guinea Energy Security Strategy*, waarin aandacht werd geschonken aan radardekking voor het volgen van schepen, en speelde men met het idee van een *Gulf of Guinea Guard Force* om de verschillen tussen de marines en douanediens ten in de regio uit te vlakken, zodat gemeenschappelijke operaties en oefeningen konden worden opgezet.¹⁴⁶⁹

Begin 2012 richtte de Nigeriaanse luchtmacht een *Mobility Command Headquarters* op in de Nigerdelta: de maatregel werd ondersteund door de marine, die een permanente aanwezigheid in de streek wenst na te streven om criminele uitvalsbasis ten te elimineren.¹⁴⁷⁰ Datzelfde jaar kwam Nigeria echter nog met een veel ingrijpender initiatief op de proppen: *Operation Pulo Shield*, een maritieme beveiligingseenheid die ontstond door de *joint task force Operation Restore Hope*, gespecialiseerd in het bestrijden van militante groeperingen in de Nigerdelta, om te vormen en aan te sterken.¹⁴⁷¹ *Operation Pulo Shield* focust op het elimineren van oliediefstal, het voorkomen van beschadiging van pijpleidingen en uiteraard de bestrijding van piraterij binnen het Nigeriaans bevoegdheidsgebied.¹⁴⁷² Deze gespecialiseerde *task force*, bestaande uit personeel van het landleger, de marine, de luchtmacht en de politie, trad zeer hardhandig op en schuwde geen geweld in de strijd

¹⁴⁶⁷ Zie o.a. L. B. DOGARAWA, “Sustainable Strategy for Piracy Management in Nigeria”, *Journal of Management and Sustainability* 2012, 123-124.

¹⁴⁶⁸ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 17; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 33.

¹⁴⁶⁹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 33.

¹⁴⁷⁰ Zie P. K. GOSH, “Piracy in the Gulf of Guinea”, 21.

¹⁴⁷¹ Zie H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 85-86; L. B. DOGARAWA, “Sustainable Strategy for Piracy Management in Nigeria”, *Journal of Management and Sustainability* 2012, 125; P. K. GOSH, “Piracy in the Gulf of Guinea”, 21; F. C. ONUOHA, “Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm”, *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 10; M. AFFA’A-MINDZIE e.a., “Insecurity in the Gulf of Guinea”, 4; “JTF rebrands to Operation Pulo Shield”, *The Nation*, 17 januari 2012.

¹⁴⁷² Oliediefstal blijkt één van de grootste bedreigingen te zijn voor de Nigeriaanse veiligheid en economische welvaart: Nigeria verliest tussen de 40.000 en 100.000 vaten olie per dag door deze vorm van criminaliteit en de stijgende links met illegale olieraffinage en piraterij maken het probleem enkel complexer. Een bewustmakingscampagne omtrent de illegale olieproblematiek in Nigeria werd reeds opgezet (zie A. A. OSINOWO, “Combating Piracy in the Gulf of Guinea”, 1; M. AFFA’A-MINDZIE e.a., “Insecurity in the Gulf of Guinea”, 4-5; “Nigerian Navy chief discusses ‘myriad of maritime threats’ in Gulf of Guinea”, *Maritime Security Review*, 16 augustus 2013; “Stolen Nigerian crude oil”, *Maritime Security Review*, 20 september 2013).

tegen piraterij en andere maritieme criminaliteit.¹⁴⁷³ Er werden heel wat wapens in beslag genomen en piraten gearresteerd, waaronder enkele kopstukken die tijdens de ondervragingen heel wat nuttige informatie omtrent hun *modus operandi* losten.¹⁴⁷⁴ Verder werd vooral krachtdadig opgetreden tegen oliediefstal: men arresteerde enorm veel oliedieven en verschillende illegale raffinaderijen, boten, opslagtanks en trucks werden vernietigd.¹⁴⁷⁵ Veelvuldige land-, lucht- en maritieme operaties werden succesvol uitgevoerd en er werd ook aandacht besteed aan de stijgende kidnapping.¹⁴⁷⁶

Na deze succesvolle operatie werd verklaard dat het aantal incidenten van piraterij en oliediefstal in de Nigeriaanse kustwateren drastisch gedaald was en dat de marine zich bekwaam had getoond om adequaat te reageren bij aanvallen of noodoproepen, maar niet alle signalen waren positief: er bestond namelijk controversie omtrent het overmatig geweld dat werd aangewend door *Operation Pulo Shield*, die op dat vlak geen al te beste reputatie genoot en eerder al in opspraak kwam wegens corruptie, afpersing, verkrachting en intimidatie van de bevolking, met algemeen wantrouwen van de lokale gemeenschappen tot gevolg.¹⁴⁷⁷ Het optimisme rond *Operation Pulo Shield* werd eveneens getemperd door grote moeilijkheden bij de vervolging van de verdachten: na de arrestaties en ondervragingen werden de piraterijverdachten overgedragen aan de Nigeriaanse inlichtingendienst, die het onderzoek moest afronden en de in verdenking gestelde piraten aan de relevante diensten moest overmaken voor vervolging en berechting, maar in het merendeel van de zaken werden de verdachten onder merkwaardige omstandigheden vrijgelaten, wat de sterke invloed van de piraterijnetwerken en de corruptie binnen de overheid nogmaals benadrukte.¹⁴⁷⁸ Interne strubbelingen tussen de overheidsdiensten was eveneens het gevolg, aangezien de *task force* zelf grote risico's had genomen om de arrestaties mogelijk te maken.

De Nigeriaanse marine probeerde ook de aandacht te vestigen op *IUU fishing*, drugstrafiek, mensensmokkel en proliferatie van illegale vuurwapens.¹⁴⁷⁹ In samenwerking met de marine en de luchtmacht zou *NIMASA* de Nigeriaanse maritieme zones nauwgezet in de gaten houden en patrouilleren, wat op korte periode reeds tastbare resultaten met zich meebracht en in de toekomst ongetwijfeld voor toenemende veiligheid zou zorgen.¹⁴⁸⁰ Vooral de verbeterde operationele samenwerking tussen *NIMASA* en de Nigeriaanse marine resulteerde in een substantiële reductie van het aantal aanvallen in en rondom de haven van Lagos, die normaal een prominent risicogebied betreft: beide overheidsorganen waren vastberaden om hun onderling *memorandum of understanding*, dat in doorgedreven samenwerking voorzag, aan te sterken.¹⁴⁸¹ Zoals reeds vermeld,

¹⁴⁷³ Eind 2013, wanneer men de resultaten van dat jaar bekendmaakte, bleek dat 82 piraten werden gedood en dat het team zelf ook drie leden verloor (zie L. B. DOGARAWA, "Sustainable Strategy for Piracy Management in Nigeria", *Journal of Management and Sustainability* 2012, 125; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 4; "Nigeria: JTF reveals 2013 figures", *Maritime Security Review*, 27 december 2013).

¹⁴⁷⁴ Zie o.a. P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 21.

¹⁴⁷⁵ Zie "Nigeria: JTF reveals 2013 figures", *Maritime Security Review*, 27 december 2013.

¹⁴⁷⁶ Zie "Nigeria: Navy hands over 1.646 suspected oil thieves", *Maritime Security Review*, 24 december 2013.

¹⁴⁷⁷ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 20.

¹⁴⁷⁸ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 22.

¹⁴⁷⁹ Zie "Nigerian Navy chief discusses 'myriad of maritime threats' in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 augustus 2013.

¹⁴⁸⁰ Zie "Nigeria: Nimasa vows to curb oil theft", *Maritime Security Review*, 3 januari 2014.

¹⁴⁸¹ Zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 3; S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 156.

zorgt een krachtige aanpak door de autoriteiten van één staat, een rol die veelal door Nigeria wordt ingevuld, wel vaak voor een stijging van het aantal piraterij-incidenten in de buurlanden, wat uiteraard geen goede evolutie is en eens te meer wijst op het belang van een coherente regionale strategie. Op nationaal niveau vormt consistentie dan weer een probleem: zo demonstreert de Nigeriaanse marine regelmatig zijn macht in specifieke trainingsmissies, maar volgt er daarna een heuse terugval in de beveiliging, wat aanleiding geeft tot een verhoogd aantal piraterij-incidenten en oliediefstallen.¹⁴⁸²

3.1.2.2 Capaciteitsuitbouw

Via verwerving van materiaal, opleiding en training van personeel en constructie van infrastructuur werden de capaciteit en vaardigheden op verschillende vlakken uitgebouwd. Oorlogs- en patrouilleschepen werden van diverse landen aangekocht, geschonken of zelf geconstrueerd, waardoor op duurzame wijze aan een nijpende kwestie werd gewerkt.¹⁴⁸³ Een groot probleem vormde immers de ouderdom en beperkte omvang van de vloot, waardoor permanente aanwezigheid in de kustwateren een significante uitdaging betrof.¹⁴⁸⁴ De toevoeging van nieuwe schepen, waarvan sommige door NIMASA exclusief voor de bestrijding van piraterij en *armed robbery against ships* zouden worden ingezet, sloot perfect aan bij de moderniseringsambities van de Nigeriaanse marine, die binnen het *Nigerian Navy Transformation Plan 2011-2020* kunnen worden gekaderd.¹⁴⁸⁵ Het plan wenst de optimalisatie van het maritiem defensie management en de noodzakelijke capaciteitsuitbouw op harmonieuze wijze te combineren en om dit doel te bereiken worden acht ontwikkelingspijlers naar voor geschoven, die elk uiteenlopende objectieven impliceren.¹⁴⁸⁶ Per deelgebied worden zo de gewenste capaciteits- en bekwaamheidsniveaus vermeld die men op het einde van de transformatieperiode dient te behalen en tijdens het kortetermijnplan, dat liep van 2011 tot 2012, werden de vooropgestelde doelstellingen grotendeels bereikt. De beschikbare schepen zouden voornamelijk gebruikt worden voor maritieme surveillancetaken, alsook voor het ingrijpen bij noodoproepen of waargenomen incidenten. Daarnaast zouden ze instaan voor de bescherming van offshorepijpleidingen en -installaties, het uitvoeren van reddingsoperaties en het monitoren van olievervuiling.

3.1.2.3 Maritime domain awareness

In 2013 opende Nigeria een nieuw maritiem kennis- en surveillancecentrum om scheepsbewegingen en piraterij te monitoren, wat kan gekaderd worden binnen het door de VS gelanceerde *Regional Maritime Awareness Capability*-initiatief.¹⁴⁸⁷ De basis werd uitgerust met radar- en satellietmateriaal

¹⁴⁸² Zie o.a. "Delta op ends, attacks follow", *Maritime Security Review*, 25 november 2016; "Navy Conducts 'Exercise Sharkbite' To Tighten Sea Security", *Channels TV*, 7 november 2016.

¹⁴⁸³ Zie S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 156; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 22-23; "China launches first Nigerian offshore patrol vessel", *Maritime Security Review*, 30 januari 2014.

¹⁴⁸⁴ Zie "Nigerian Navy chief discusses 'myriad of maritime threats' in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 augustus 2013.

¹⁴⁸⁵ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 23; "Nigerian Navy Factsheet: Nigerian Navy Transformation", <http://www.navy.mil.ng/Navy-Transformation#.WX9Nz3oWNZE> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴⁸⁶ Zie "Nigerian Navy Factsheet: Nigerian Navy Transformation", <http://www.navy.mil.ng/Navy-Transformation#.WX9Nz3oWNZE> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

¹⁴⁸⁷ Zie "Gulf of Guinea surveillance equipment", *Maritime Security Review*, 22 mei 2013.

en moest de observatie en controle van Nigeria over zijn kustwateren naar een hoger niveau tillen. Het diende er tevens voor te zorgen dat informatie over schepen in nood sneller werd opgepikt en dat de reactiesnelheid van de vloot werd verhoogd. Het centrum beschikte over zeer moderne technologie en moest op dat vlak niet onderdoen voor geavanceerde westerse landen, waardoor men ervan overtuigd was dat de faciliteit een significant belang zou vertegenwoordigen in de bestrijding van piraterij en de ambitie werd geuit om het centrum optimaal te benutten. Andere veiligheids- en inlichtingendiensten zouden ook gebruik kunnen maken van de aanwezige middelen met het oog op het opleiden van personeel en de Verenigde Staten, die al een aantal projecten in Nigeria sponsorden, beloofden om in de nabije toekomst nog meer surveillancemateriaal te doneren.

In Lagos en op andere plaatsen werd ook reeds surveillancemateriaal geïnstalleerd en Nigeria maakte dus werk van het verbeteren van de *maritime domain awareness*, wat volgens velen de sleutel was tot het bedwingen van de piraterijproblematiek en het garanderen van maritieme beveiliging. In 2014 opende NIMASA samen met de Nigeriaanse marine en luchtmacht een *Satellite Surveillance Centre* (SSC), van waaruit alle schepen in Nigeriaanse wateren gevolgd kunnen worden en het IMO-nummer kan worden geïdentificeerd.¹⁴⁸⁸ Op die manier vulde het de reeds bestaande reeks sensoren aan die in het kader van het *Regional Maritime Awareness Capability*-initiatief langs de Nigeriaanse kustlijn waren geplaatst. Midden 2013 lanceerde de Nigeriaanse marine in samenwerking met twee private beveiligingsondernemingen tevens een veilige ankerplaats (*secure anchorage area* of SAA)¹⁴⁸⁹, die voorziet in de beveiliging van schepen in een aangeduid gebied net buiten de haven van Lagos: door middel van gewapende troepen wordt bescherming geboden aan schepen die er voor anker gaan of een offshoreoverdracht van cargo uitvoeren.¹⁴⁹⁰

3.1.2.4 Corruptie

Naast bovenvermelde bestrijdingsinitiatieven en de uitbouw van de aanwezige capaciteit, moet er dringend iets gedaan worden aan de heersende corruptie, aangezien dit een niet te onderschatten impact heeft op de bestrijding van maritieme criminaliteit.¹⁴⁹¹ Het blijkt een publiek geheim te zijn dat corrupt overheidspersoneel meer dan eens piraterijactiviteiten faciliteert en er op één of andere manier voordeel uit haalt: piraten bekomen vaak gevoelige informatie, worden niet in hun bezigheden gehinderd of ontsnappen aan vervolging door de medewerking van ambtenaren of politici, deel uitmakend van een groot netwerk waar machtige figuren bij betrokken zijn. Corruptie is in de Golf van Guinee wijdverspreid en met wat smeergeld kan heel wat bekomen worden. Sommigen verwijzen naar dit fenomeen als '*pecuniary lubrication*' en dergelijke corruptie gaat binnen de context van maritieme criminaliteit soms heel ver: er gaan zelfs verhalen de ronde dat havenarbeiders soms effectief deelnemen aan piraterijaanvallen.¹⁴⁹² Het is in elk geval duidelijk dat Nigeria er in deze context bovenuit steekt: volgens bepaalde bronnen wordt 80 procent van de

¹⁴⁸⁸ Zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4.

¹⁴⁸⁹ Website: www.saawestafrica.com.

¹⁴⁹⁰ Zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 3-4.

¹⁴⁹¹ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16-17 en 22; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 19; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 15; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 29; J. BRIDGER, "Reexamining the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 7 februari 2013; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; SAMI Members Briefing April 2015, 7.

¹⁴⁹² Zie o.a. SAMI Members Briefing April 2015, 7.

noodoproepen onbeantwoord gelaten, wat kan wijzen op de inadequate beveiliging in de Nigeriaanse wateren en havens, maar ook grote vragen oproept omtrent mogelijke banden tussen overheids- en havenpersoneel en piraten.¹⁴⁹³

Uiteenlopende acties werden ondernomen en verschillende sancties werden opgelegd aan hooggeplaatste figuren die betrokken bleken bij oliediefstal, fraude of misbruik van hun functie, waaronder marineofficieren, vertrouwelingen van de president, de voorzitter van het havenbedrijf en de toenmalige commandant van *Operation Restore Hope*.¹⁴⁹⁴ Er werd ook in toenemende mate voorzien in politieke dialoog met de betrokken overheden om deze laakbare praktijken een halt toe te roepen, maar door het gebrek aan een coherent anti-corruptiebeleid leidde dit helaas niet onmiddellijk tot radicale veranderingen. Het corruptiefenomeen lijkt nog steeds sterk ingebed in het Nigeriaanse overheidsbestel en zorgt ervoor dat grootschalige bestrijdingsmaatregelen moeilijk doorgang vinden. De betrokken instanties zouden adequaat doorgelicht moeten worden en de algemene cultuur zou grondig moeten wijzigen, zodat men op een transparante manier de strijd met de complexe piraterijproblematiek aan kan gaan.

3.1.3 Ghana

Zoals al is gebleken, is geen enkel land in de Golf van Guinee immuun tegen piraterij: ondanks de verwoede pogingen van de Ghanese autoriteiten om hun imago hoog te houden en het veiligheidsrisico in hun kustwateren te ontkennen, veelal door te betwisten dat de incidenten binnen hun territoriale zee hadden plaatsgevonden aangezien dit ‘te gevaarlijk terrein was voor piraten en deze daar niet durfden te opereren’, werd Ghana steeds meer als een potentiële broeihaard beschouwd door een reeks piraterijaanvallen in 2014.¹⁴⁹⁵ Wanneer staten lange tijd niet met piraterij geconfronteerd worden, gebeurt het immers dat men de gevaren niet meer inziet en de beveiliging verslapt: hetzelfde gebeurde eerder al in Ivoorkust, dat zich volledig veilig waande voor het piraterijfenomeen, maar in 2012 en 2013 toch plots opeenvolgende incidenten binnen een korte tijdspanne incasseerde.¹⁴⁹⁶ Een vergelijkbaar geval van ‘*sea blindness*’ was Ghana te beurt gevallen: de zeevaartpolitie werd lange tijd verwaarloosd en de focus qua beveiliging werd steeds op het land gelegd.¹⁴⁹⁷ Dit wijzigde echter wanneer men geconfronteerd werd met piraterij: Ghana begon de acute gevaren van de maritieme criminaliteit en de grote waarde van de mariene rijkdommen, die zowel voor de kust als in de binnenwateren veelvuldig aanwezig zijn, in te zien en ondernam actie.

Er werd een *Vessel Traffic Management Information System (VTMIS)* gecreëerd: het bestaat uit acht *remote sensor sites*, verspreid over de volledige kustlijn van Ghana en uitgerust met radars, AIS-

¹⁴⁹³ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 18.

¹⁴⁹⁴ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 16-18.

¹⁴⁹⁵ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 23; A. A. OSINOWO, “Combating Piracy in the Gulf of Guinea”, 2-3; A. KAMAL-DEEN, “The anatomy of Gulf of Guinea Piracy”, *Naval War College Review* 2014, 105; P. K. GOSH, “Piracy in the Gulf of Guinea”, 7; “Is Ghana becoming a piracy hot spot?”, Institute for Security Studies, 18 augustus 2014; “Ghana coast under threat from pirates”, *Maritime Security Review*, 9 juni 2014; “Ghana worried about piracy”, *Maritime Security Review*, 5 december 2014; “Piracy in Ghana”, *Maritime Security Review*, 28 januari 2015.

¹⁴⁹⁶ Zie A. KAMAL-DEEN, “The anatomy of Gulf of Guinea Piracy”, *Naval War College Review* 2014, 103; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 23; F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 2 en 15; “Is Ghana becoming a piracy hot spot?”, Institute for Security Studies, 18 augustus 2014; “Ghana coast under threat from pirates”, *Maritime Security Review*, 9 juni 2014.

¹⁴⁹⁷ Zie “Ghana policing its waters”, *Maritime Security Review*, 31 juli 2014.

systemen, beveiligingscamera's, geavanceerde radiosystemen en een communicatietoren, drie bemande *area control centres* voor de westelijke, oostelijke en centrale sector en één *national control centre*, gevestigd in het hoofdkwartier van de *Ghana Maritime Authority* in Accra.¹⁴⁹⁸ Op die manier wordt alle relevante informatie verzameld, gecentraliseerd en gecommuniceerd met de betrokken instanties en stakeholders, wat de veiligheid in de Ghanese kustwateren zou moeten garanderen. Er werd voorzien in training voor het betrokken personeel en het systeem werd aangevuld met patrouilleschepen en -vliegtuigen voor de marine en de zeevaartpolitie.¹⁴⁹⁹ De kustwateren werden adequater gemonitord en er werd een *Fisheries Enforcement Unit (FEU)*, ingegeven door de *IUU fishing*-regelgeving van de EU en bestaande uit een mix van marine- en politieofficieren en visserijambtenaren, opgericht om de handhaving van de visserijregelgeving op punt te zetten.¹⁵⁰⁰ Daarnaast werden ook sterkere samenwerkingsbanden inzake maritieme beveiliging aangeknoopt met de buurlanden.¹⁵⁰¹ Dit bleek niet voldoende te zijn om elke piraterijaanval te vermijden, maar de Ghanese autoriteiten behielden het volste vertrouwen in de beveiliging van hun maritiem domein en waren ervan overtuigd dat de scheepvaart geen gevaar liep in hun territoriale zee, die men als de veiligste van West-Afrika voordeed.¹⁵⁰²

De omvang van de Ghanese marine bleef echter ter discussie staan: het aantal schepen en personeelsleden leek weliswaar niet disproportioneel ten opzichte van de beperkte bevolking, maar het bleef de vraag of men in staat was om potentiële aanvallen snel en doeltreffend aan te pakken.¹⁵⁰³ Het gebrek aan capaciteit en (nog veel belangrijker!) coöperatie tussen het bevoegd operationeel personeel, een wijdverspreid probleem in West-Afrika waar heel wat landen mee te kampen hebben en dat systematisch wordt uitgebuit door piraten, bleef een gapende wonde: in tegenstelling tot de politieke beloftes was er amper sprake van betekenisvolle samenwerking tussen de Ghanese marine en de zeevaartpolitie en dit ondermijnt op niet aflatende wijze het efficiënt beheer en de adequate beveiliging van het maritiem domein.¹⁵⁰⁴ De recente creatie van de *Marine Police Unit*, waarvan de opleiding en training ondersteund wordt door de Verenigde Staten, moest daar verandering in brengen: nauwe samenwerking en coördinatie met de marine werd als één van de prioriteiten van deze eenheid aangeduid.¹⁵⁰⁵ Naar het voorbeeld van Nigeria werd tevens voorzien in een veilige ankerplaats voor schepen.¹⁵⁰⁶

¹⁴⁹⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 10; "Is Ghana becoming a piracy hot spot?", Institute for Security Studies, 18 augustus 2014; "Monitoring Ghana's Coast", Maritime Security Review, 7 juni 2012; "Ghana warns ships over AIS", Maritime Security Review, 3 maart 2015; Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15.

¹⁴⁹⁹ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 23; "Monitoring Ghana's Coast", Maritime Security Review, 7 juni 2012.

¹⁵⁰⁰ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 10.

¹⁵⁰¹ Zie o.a. "Is Ghana becoming a piracy hot spot?", Institute for Security Studies, 18 augustus 2014; "Ghana Navy to visit Cote d'Ivoire", Maritime Security Review, 23 februari 2015.

¹⁵⁰² Zie "Is Ghana becoming a piracy hot spot?", Institute for Security Studies, 18 augustus 2014; "Piracy in Ghana", Maritime Security Review, 28 januari 2015; "Ghana Navy Ready For Pirates", Maritime Security Review, 5 februari 2013.

¹⁵⁰³ Zie o.a. "Piracy in Ghana", Maritime Security Review, 28 januari 2015.

¹⁵⁰⁴ Zie "Is Ghana becoming a piracy hot spot?", Institute for Security Studies, 18 augustus 2014.

¹⁵⁰⁵ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 8.

¹⁵⁰⁶ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016; "Is Ghana becoming a piracy hot spot?", Institute for Security Studies, 18 augustus 2014.

Ghana hield ook rekening met recente evoluties en anticipeerde op toekomstige trends: door de nieuw verkozen regering in Nigeria, de spilfiguur en economische grootmacht in de regio, was er veel kans op een stijgende economie, waardoor het maritiem transport van en naar Nigeria zou aangroeien en het aantal schepen op doorvaart in Ghanese wateren bijgevolg zou toenemen. Meer schepen betekende uiteraard meer potentiële doelwitten voor piraten, waardoor men bijkomende maatregelen nodig achtte: tot voor kort had Ghana nog nooit buitenlands *PCASP* toegelaten in hun wateren, maar daar werd mee gebroken, aangezien de Ghanese overheid de indruk kreeg dat het incorporeren van de Europese standaarden inzake maritieme beveiliging hen voordelen kon opleveren.¹⁵⁰⁷ Daarom werd nu ook de commerciële weg bewandeld om een doeltreffend antipiraterijkader uit te werken: een private beveiligingsonderneming werd ingelijfd om in opleiding, training en ondersteuning van het Ghanese politiepersoneel te voorzien. Het feit dat de beveiligingsfirma conform de relevante *ISO/PAS*-richtlijn opereert en voldoet aan de internationale omkoop- en corruptieregelgeving, speelde een cruciale rol bij deze keuze: alle trainingsmodules zijn conform de standaarden van het Verenigd Koninkrijk en men voorzag in audit- en controlemechanismen waar de Ghanese instanties zich in konden vinden. De Ghanese overheid bleef uiteraard op elk moment de controle behouden en probeerde op die manier de nodige capaciteit uit te bouwen voor de toekomst. Door de samenwerking met deze buitenlandse private beveiligingsfirma nam het land een pioniersrol aan in de regio en demonstreerde het dat Ghana als dynamische voortrekker kan fungeren, al worden deze maatregelen door velen zeer controversieel geacht. De private beveiligingssector hoopte ondertussen dat een vruchtbare samenwerking met Ghana de ogen van de andere regionale staten zou openen en hen zou overtuigen dat private beveiligingsdiensten veilig en rendabel kunnen zijn.¹⁵⁰⁸

3.1.4 Overige landen

De andere omliggende landen ondernamen gelijkaardige stappen: het beleid werd aangepast en versterkt, de mogelijkheid van meer detectiesystemen werd ingekeken, er werd geïnvesteerd in nieuwe patrouilleboten en men probeerde duidelijk de maritieme capaciteiten uit te bouwen.¹⁵⁰⁹ Benin, één van de zwaarst getroffen landen uit de regio, zat zeker niet stil. Naast intensieve diplomatieke inspanningen om internationale hulp en regionale steun te verkrijgen, investeerde het land in nieuwe bestrijdingsmiddelen: patrouilleboten, surveillancevliegtuigen en radarsystemen werden aangekocht om de veiligheid in de territoriale zee en de EEZ te versterken.¹⁵¹⁰ Daarnaast werd ook een veilige ankerplaats, bewaakt door marineschepen, ingesteld voor ladingswissels van schip tot schip en werden twee gespecialiseerde coördinatieorganen, in de vorm van een Nationale Raad op ministerieel niveau en een Technisch Comité op operationeel vlak, opgericht.¹⁵¹¹ De maatregelen bleken al snel resultaten op te leveren: in een korte periode werden verschillende verlaten schepen, die vaak als uitvalsbasis werden gebruikt door piraten, vernietigd en startte men

¹⁵⁰⁷ Zie "Ghana takes lead in new piracy initiative", The Maritime Executive, 27 juli 2015.

¹⁵⁰⁸ Zie "Ghana takes lead in new piracy initiative", The Maritime Executive, 27 juli 2015.

¹⁵⁰⁹ Zie o.a. "Countering crime in Gulf of Guinea", Maritime Security Review, 19 februari 2014.

¹⁵¹⁰ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 5-6; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 3 en 5; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 23; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁵¹¹ Zie o.a. Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 5-6; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5.

onderzoeken tegen een aantal individuen die gearresteerd waren voor gewapende aanvallen in de kustwateren van Benin.

Naast Nigeria, Benin en Ghana voorzag ook Togo in een *secure anchorage area*, maar dit leidde er soms toe dat de piraten hun activiteiten verder in zee verplaatsten.¹⁵¹² Er was in elk geval sprake van steeds meer geografische spreiding, aangezien er aanvallen zo ver westelijk als Ivoorkust en zo ver zuidelijk als Gabon werden gepleegd.¹⁵¹³ Togo, dat al heel wat piraterijaanvallen te verwerken kreeg¹⁵¹⁴, probeerde voornamelijk de capaciteiten van de marine op te drijven door patrouilleboten, veelal geschonken of gefinancierd door derde staten, toe te voegen en genoot daarnaast verschillende antipiraterijtrainingen, eveneens aangeboden door westerse landen.¹⁵¹⁵ De inspanningen gingen echter niet veel verder dan het aansterken van de maritieme strijdkrachten, waardoor de veiligheid in de Togolese wateren niet gegarandeerd is, maar men over het algemeen wel kan ingrijpen waar nodig: via patrouilles, surveillancemissies en *rapid response teams* probeert men de controle over het maritiem domein te behouden.¹⁵¹⁶ Dezelfde tendens is te merken in Kameroen, waar men training ontving van derde landen en het aantal patrouilleboten opdreef om potentiële piraterijaanvallen de kop in te drukken.¹⁵¹⁷ Het hele veiligheidsbeleid werd doorgelicht en de politieke wil om maritieme kwesties op prominente wijze te integreren leek eindelijk gevonden: wijzigingen aan verschillende decreten omtrent staatsacties op zee werden doorgevoerd en de creatie van een *Delta Rapid Intervention Battalion* werd vooropgesteld.¹⁵¹⁸ Ook in Gabon en Equatoriaal-Guinea werd de capaciteit opgekrakt door de aankoop van nieuwe patrouilleboten, oorlogsschepen en gevechtsvliegtuigen.¹⁵¹⁹

3.2 Regionale initiatieven

3.2.1 Situering

Naast de maatregelen en projecten op nationaal vlak kan er ook gewezen worden op heel wat regionale initiatieven. Daarbij is het belangrijk om op te merken dat de Golf van Guinee verdeeld is tussen twee regionale organisaties: de ECCAS en de ECOWAS.¹⁵²⁰ De ECCAS beslaat de Centraal-Afrikaanse regio en telt elf lidstaten: Angola, Burundi, de Centraal-Afrikaanse Republiek, Congo-Brazzaville, de Democratische Republiek Congo, Equatoriaal-Guinea, Gabon, Kameroen, Rwanda, Sao

¹⁵¹² Zie "Piracy Update", Maritime Security Review, 30 oktober 2013.

¹⁵¹³ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15.

¹⁵¹⁴ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 3; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 103; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 22; "Pirates raid chemical tanker off Togo", Maritime Security Review, 18 juli 2013.

¹⁵¹⁵ Zie o.a. "Togo receives Defender patrol boat", Maritime Security Review, 11 juli 2014; "Togo takes delivery of patrol boat", Maritime Security Review, 5 juni 2014.

¹⁵¹⁶ Zie o.a. "Togo Navy chases pirates", Maritime Security Review, 3 februari 2015.

¹⁵¹⁷ Zie o.a. P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 23; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 28; "Cameroon Acquires Anti-Piracy Boats", Maritime Security Review, 17 januari 2012; "Cameroon Navy's new patrol vessels", Maritime Security Review, 13 december 2013.

¹⁵¹⁸ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 34.

¹⁵¹⁹ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 23; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 34.

¹⁵²⁰ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

Tomé en Principe en Tsjaad.¹⁵²¹ De ECOWAS behartigt op zijn beurt de belangen van de West-Afrikaanse regio en telt vijftien lidstaten: Benin, Burkina Faso, Gambia, Ghana, Guinee, Guinee-Bissau, Ivoorkust, Kaapverdië, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone en Togo.¹⁵²² Door deze geografische scheiding is niet alleen coördinatie tussen de verschillende kuststaten vereist, maar dienen ook de regionale organisaties zich op elkaar af te stemmen: het gevaar op dubbele inspanningen is immers groot en optimale complementariteit is niet altijd makkelijk te bereiken.¹⁵²³ De verdeling van de financiële lasten binnen de regio vormt ook een delicate problematiek: het invoeren van een specifieke taks werd reeds besproken, maar gelijkaardige regionale financiële compensatiesystemen bleken in het verleden niet altijd even efficiënt.¹⁵²⁴

Daarnaast strooien de gekende regionale problemen roet in het eten: de ontwikkeling van een collectieve maritieme beveiligingsstrategie wordt meer dan eens gehinderd door de politieke rivaliteit, het algemeen wantrouwen ten aanzien van regionale spilfiguur Nigeria en de heersende grensconflicten in de Golf van Guinee.¹⁵²⁵ Zo zou samenwerking tussen de ECCAS en de ECOWAS in principe moeten toelaten dat regionale patrouille-eenheden het achtervolgingsrecht over de maritieme grenzen heen uitoefenen, maar politieke spanningen beletten helaas dat dergelijke inspanningen resultaat opleveren.¹⁵²⁶ Ook op vlak van informatie-uitwisseling bleken de meeste regionale landen zeer terughoudend om met Nigeria in zee te gaan, gelet op de machtige criminele netwerken en wijdverspreide corruptie in het land.¹⁵²⁷ Vele landen uit de regio vrezen de ware intenties van de regionale grootmacht: door zijn hegemonie op economisch, demografisch en militair vlak wordt het land vaak scheef bekeken en als een 'bullebak' aanzien. De West-Afrikaanse staten, waaronder ook de Franstalige buurlanden van Nigeria, zijn bijgevolg heel terughoudend om veiligheidskwesties op regionaal vlak te bespreken, uit vrees dat Nigeria een te dominante rol zou aannemen en de beoogde acties en beleidsbeslissingen in het voordeel van zijn nationale belangen zou ombuigen.¹⁵²⁸ In omgekeerde zin blijkt Nigeria al meermaals regionale veiligheidskwesties te negeren of allerm minst het voortouw te nemen bij het zoeken naar een oplossing daarvoor, net om te vermijden dat zijn imago bevestigd zou worden. Los daarvan lijkt het land ook in te zien dat een verregaande regionale discussie omtrent maritieme veiligheid in de Golf van Guinee hen in een kwetsbare positie kan brengen, gelet op de aanslepende interne problemen en de onrust in de

¹⁵²¹ Zie "ECCAS Factsheet: Member States", <http://www.ceeac-eccas.org/index.php/fr/etats-membres> (geraadpleegd op 1 maart 2018).

¹⁵²² Zie "ECOWAS Factsheet: Member States", <http://www.ecowas.int/member-states/> (geraadpleegd op 1 maart 2018).

¹⁵²³ Zie T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014, 3; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 7.

¹⁵²⁴ Zie T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014, 3.

¹⁵²⁵ Zie o.a. T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014, 3; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 3.

¹⁵²⁶ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 26.

¹⁵²⁷ Ghana kondigde bijvoorbeeld de oprichting van een informatie-uitwisselingscoalitie met Ivoorkust, Togo, Benin en Ghana aan, maar liet Nigeria doelbewust achterwege. Het wantrouwen is weliswaar begrijpelijk, maar een dergelijke houding moet ten strengste worden afgekeurd, gelet op de politieke beloften en aangegane verbintenissen binnen het kader van de *Yaoundé Code of Conduct*: uitwisseling van gevoelige informatie kan zelfs tussen bevriende landen moeilijk liggen, maar het is een noodzakelijke stap in het bestrijden van de regionale maritieme criminaliteit (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16; "Exercise Obangame Express 2015", *Maritime Security Review*, 23 april 2015).

¹⁵²⁸ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 39-40.

Nigerdelta. Ook grensconflicten bemoeilijken soms de regionale samenwerking: zelfs min of meer vreedzaam opgeloste geschillen resulteren vaak in verzuurde nabuurschapsrelaties en potentiële vondsten van mariene rijkdommen in onduidelijk begrensde diepwatergebieden kunnen enkel nog voor negatievere toekomstperspectieven zorgen.¹⁵²⁹

Er kan nog gewezen worden op een nefast syndroom waar nagenoeg alle staten uit de Golf van Guinee aan lijden: men is vaak veel te egoïstisch en kortzichtig, waardoor de bezorgdheid van elk van de landen en de daaraan gekoppelde daadkracht om een oplossing voor het piraterijprobleem te bewerkstelligen sterk varieert naargelang hun economische belangen en het aantal aanvallen in hun territoriale zee.¹⁵³⁰ In het verleden is bovendien al gebleken dat hoogdravende verklaringen en regionale bijeenkomsten, waar meer dan eens de vinger op de wonde wordt gelegd en de correcte prioriteiten geïdentificeerd worden, door een gebrek aan politieke wil of beschikbare middelen vaak niet tot concrete acties leiden: men pleit bijvoorbeeld reeds lang voor verbeterde surveillance en informatie-uitwisseling en benadrukt al een hele tijd het belang van adequate wetgeving, publieke bewustmaking, regionale samenwerking en harmonisatie, maar daar kwam weinig van in huis.¹⁵³¹ Initiatieven die er toch doorkomen zijn op hun beurt dikwijls te gefragmenteerd en leiden meer dan eens tot een duplicatie van inspanningen, waardoor men vervalt in oeverloze administratie en bureaucratie.¹⁵³² Men kan evenwel niet blind zijn voor de aanwezige opportuniteiten en het potentieel van regionale samenwerking in de Golf van Guinee zomaar ontkennen: noch in de ECCAS, noch in de ECOWAS doen zich interne conflicten voor van hetzelfde niveau als in de Oost-Afrikaanse regionale organisaties en doeltreffende coöperatie op vlak van maritieme beveiliging lijkt dus binnen handbereik.¹⁵³³

De Centraal-Afrikaanse en West-Afrikaanse landen vertonen wel duidelijk een verschillend aandachtsniveau inzake maritieme beveiliging: de initiatieven van de ECCAS-landen werden vlotter uitgevoerd en hun maritieme beveiligingsagenda is veel robuuster en geavanceerder dan hun tegenhangers van de ECOWAS.¹⁵³⁴ Toenadering tussen de regionale organisaties is echter belangrijk en de ECCAS zorgt ervoor dat dit niet verwaarloosd wordt: in haar strategie, die rekening houdt met de algemene doelstelling van de Afrikaanse Unie inzake het uitbouwen van continentale vrede, krijgt het bewerkstelligen van synergie met de ECOWAS en de *Gulf of Guinea Commission* een belangrijke plaats.¹⁵³⁵ Het model van de ECCAS werd door de ECOWAS gevolgd en het is duidelijk wie de voortrekkersrol in de regio op zich heeft genomen. Deze vaststelling is enigszins verrassend, gelet op de hogere ontwikkelingsgraad van de ECOWAS ten aanzien van haar tegenhangers op het Afrikaans continent, maar hoeft niet te verbazen: de organisatie telt meer lidstaten en dit leidt, rekening houdend met de uiteenlopende koloniale achtergronden van de landen, tot een onoverzichtelijk

¹⁵²⁹ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 39.

¹⁵³⁰ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 23; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014.

¹⁵³¹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 35.

¹⁵³² Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 43; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 35.

¹⁵³³ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14.

¹⁵³⁴ *Infra* IV.3.2.4.1.

¹⁵³⁵ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 36-37.

kluwen van verschillende bureaucratische culturen, systemen en talen.¹⁵³⁶ De rol van de taal en de gerelateerde koloniale achtergrond mag niet onderschat worden en zorgt wel degelijk voor een breuklijn in de regio en moeizamere samenwerking.¹⁵³⁷ Niettemin zette de ECOWAS reeds grote stappen en alles wijst erop dat haar rijke ervaring met betrekking tot democratie, vredesopbouw en economische integratie in de toekomst zal renderen.

Een derde regionaal platform dat regionale samenwerking inzake piraterijbestrijding kan stuwen, is de *Gulf of Guinea Commission (GGC)*.¹⁵³⁸ Dit orgaan, dat werd opgericht in 2001, maar slechts in 2007 operationeel werd, houdt geen geografische scheiding aan en telt acht lidstaten, waarvan zeven uit de Centraal-Afrikaanse subregio (Angola, Kameroen, Congo-Brazzaville, de Democratische Republiek Congo, Equatoriaal-Guinea, Gabon en Sao Tome en Principe) en één uit de West-Afrikaanse subregio (Nigeria).¹⁵³⁹ Er was immers nood aan een geïnstitutionaliseerd kader voor overleg omtrent gemeenschappelijke dreigingen of uitdagingen, vooral wat maritieme veiligheid en beveiliging betrof. Critici menen dat de GGC niet meer dan een lege doos is¹⁵⁴⁰, maar aangezien de *Gulf of Guinea Commission* landen van beide subregio's verenigt, kan het zeer nuttig blijken als brug tussen de ECCAS en de ECOWAS en lijkt het in staat om het beleid van de respectieve landen te coördineren en harmoniseren.¹⁵⁴¹ De GGC probeert alle landen uit de Golf van Guinee lid te maken en tijdens de bijeenkomsten wordt gepleit voor een krachtdadige aanpak van het piraterijprobleem.

De *Gulf of Guinea Commission* beschikt over het meest uitgebreide en coherente mandaat om maritieme problemen in de Golf van Guinee aan te pakken. De lidstaten van de GGC ondertekenden op 29 november 2012 de *Luanda Declaration on Peace and Security in the Gulf of Guinea Region*, waarin werd verklaard dat het opzetten van duurzame regionale samenwerking en interstatelijke dialoog nodig was om de groeiende maritieme onveiligheid in de regio te bekampen.¹⁵⁴² Het opnemen van een echte voortrekkersrol lag evenwel moeilijk door het klein secretariaat, beperkt personeel en gelimiteerd budget van de *Gulf of Guinea Commission*.¹⁵⁴³ Het gebrek aan politieke wil bij de regeringshoofden van de lidstaten was er daarnaast ook niet vreemd aan. De nood om de GGC meer te gaan betrekken in het kader van de regionale coöperatie ter bestrijding van de gemeenschappelijke piraterijdreiging werd evenwel erkend en men was ervan overtuigd dat de *Gulf of Guinea Commission*, steunend op de kwaliteiten van de ECCAS en de ECOWAS, een waardevolle speler op vlak van maritieme beveiliging kon worden, ondanks de onvermijdelijke obstakels die de historisch verankerde geopolitieke kenmerken van de lidstaten soms opwerpen.¹⁵⁴⁴

¹⁵³⁶ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 40.

¹⁵³⁷ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 40; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013.

¹⁵³⁸ Website: www.cggrps.org.

¹⁵³⁹ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 14; Conclusions 6723th meeting of the Security Council of the United Nations (27 februari 2012), *UN Doc. S/PV.6723* (2012); P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 26; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 39; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5-6.

¹⁵⁴⁰ Zie o.a. T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014.

¹⁵⁴¹ Zie o.a. Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 14.

¹⁵⁴² Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 26; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 36.

¹⁵⁴³ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 39.

¹⁵⁴⁴ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 39.

3.2.2 Eerste pogingen tot regionale coördinatie: MOWCA

Lang voor de Yaoundé-top in 2013 werden er al bescheiden pogingen ondernomen om de landen uit de regio te verenigen en onderlinge coördinatie na te streven.¹⁵⁴⁵ Sinds 1975 gingen er reeds stemmen op om maritieme acties en beleidslijnen op elkaar af te stemmen via een gemeenschappelijke organisatie, maar deze werd pas in 1999 geïstitutionaliseerd: de *Maritime Organization of West and Central Africa (MOWCA)*¹⁵⁴⁶ is een regionaal intergouvernementeel orgaan gemandateerd om maritieme zaken te behartigen en telt 25 West- en Centraal-Afrikaanse lidstaten.¹⁵⁴⁷ Het initieel doel van de organisatie was om alle lidstaten bij te staan bij het gemeenschappelijk beheer van hun maritieme zones, gaande van de beveiliging van schepen en havens tot de bestrijding van mariene verontreiniging: de MOWCA stelde onder meer de creatie van een geïntegreerd kustwacht netwerk voorop, dat interregionale beleidslijnen en acties in de context van maritieme beveiligingskwesties coördineert en nauwe banden onderhoudt met diverse stakeholders.¹⁵⁴⁸ Specifiek voor piraterij impliceert het mandaat van de MOWCA onder meer het promoten van een passend maritiem beveiligingsbeleid en het aanmoedigen van adequate vervolging, in overeenstemming met de relevante nationale wetgeving.¹⁵⁴⁹

De intergouvernementele organisatie ontwikkelde verschillende beleidsdocumenten, gericht op het stimuleren van veilige scheepvaart en adequate maritieme beveiliging in de West-Afrikaanse wateren, en zette uiteenlopende initiatieven op met het oog op capaciteitsuitbouw en het verbeteren van de operationele aspecten.¹⁵⁵⁰ De meest opmerkelijke prestatie bleek evenwel het *Coast Guard Function Network Initiative*, een project waarbij de MOWCA samen met de IMO een interregionale kustwacht probeerde te lanceren: na een eerdere bijeenkomst tussen de twee organisaties in oktober 2006, werd in juli 2008 het *Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa* gerealiseerd, dat reeds door 16 kuststaten werd ondertekend¹⁵⁵¹ en de basis vormde voor de

¹⁵⁴⁵ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 34.

¹⁵⁴⁶ Website: www.amssa.net/framework/mowca.

¹⁵⁴⁷ Onder de 25 lidstaten bevinden zich twintig kuststaten (Angola, Benin, Congo-Brazzaville, de Democratische Republiek Congo, Equatoriaal-Guinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinee, Guinee-Bissau, Ivoorkust, Kaapverdië, Kameroen, Liberia, Mauritanië, Nigeria, Sao Tomé en Principe, Senegal, Sierra Leone en Togo) en vijf *landlocked states* (Burkina Faso, de Centraal-Afrikaanse Republiek, Mali, Niger en Tsjaad). Voor 1999 nam het de vorm aan van een ministeriële conferentie: *Ministerial Conference of West and Central African States on Maritime Transport (MINCONMAR)* (zie L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 36-37).

¹⁵⁴⁸ De MOWCA probeerde ook in te grijpen op vlak van scheepvaartfinanciering, met het oog op het uitbouwen van de lokale scheepvaartbedrijven en het vergroten van hun competitiviteit ten aanzien van buitenlandse concurrenten. Deze maatregelen werden binnen de bredere context van maritieme veiligheid gekaderd, aangezien het financieren van legitieme scheepvaartactiviteiten in de regio daartoe kon bijdragen. Het initiatief kwam echter nooit van de grond door de weigerachtigheid van de lidstaten om de beoogde *Regional Maritime Development Bank* van startgeld te voorzien (zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 34-35).

¹⁵⁴⁹ Zie L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 36-37.

¹⁵⁵⁰ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 49.

¹⁵⁵¹ Zie "IMO Factsheet: West and Central Africa Regional Agreements and Information Sharing", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

maritieme veiligheidsstrategie in het *African Maritime Transport Charter*.¹⁵⁵² Het initiatief maakt deel uit van een bredere strategie die het transnationaal karakter van de maritieme beveiligingsproblematiek erkent en de nood inziet om een efficiënt multilateraal beleidskader uit te werken, dat regionale samenwerking en een stabiele maritieme omgeving promoot.

Het betreft een kader ter bestrijding van piraterij, *armed robbery against ships* en andere illegale activiteiten op zee, zoals *IUU fishing*, drugs- en wapensmokkel, illegale migratie, oliediefstal en beschadiging van pijpleidingen.¹⁵⁵³ Reddingsoperaties in geval van maritieme ongevallen behoren ook tot het pakket.¹⁵⁵⁴ Het *memorandum of understanding* bevat daarnaast richtsnoeren inzake kustbeveiliging, aanwezigheid in de EEZ, *hot pursuit* en handhaving van verdragen en overige regelgeving, waaronder het Internationaal Zeerechtverdrag en de voorschriften van de IMO.¹⁵⁵⁵ De focus ligt op maritieme veiligheid, beveiliging en rechtshandhaving in de regionale wateren en het *memorandum of understanding* beoogde zo de basis te vormen voor de ontwikkeling van nationale en regionale actieplannen ter implementatie van het geïntegreerd kustwachtnetwerk. Het doel van het netwerk is om gemeenschappelijke inspanningen inzake essentiële kustwachtfuncties te leveren en de onderlinge coördinatie tussen de bevoegde nationale diensten aan te scherpen.¹⁵⁵⁶

In het memorandum werden vier patrouillezones ingesteld, reikend van Angola tot Mauritanië.¹⁵⁵⁷ Harmonisatie van de regelgeving en het beleid van de West- en Centraal-Afrikaanse staten en assimilatie met de *ISPS Code*, de *SOLAS Convention* en het Internationaal Zeerechtverdrag werden nagestreefd en de *MOWCA* werkte tevens aan de oprichting van een *Association of Maritime Administrations* om de onderlinge coördinatie en informatie-uitwisseling op punt te zetten.¹⁵⁵⁸ Helaas zorgden bepaalde tekortkomingen ervoor dat het ambitieuze project nog maar weinig tastbare resultaten opleverde: zonder financiële ondersteuning en bindende kracht over de lidstaten,

¹⁵⁵² Zie Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa, Dakar, 31 juli 2008; Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 12; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 86-87; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 34; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 37; M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 49-50; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16; "Steps towards an integrated African Coastguard", Defence IQ, 16 augustus 2011.

¹⁵⁵³ Zie Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa, Dakar, 31 juli 2008; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 37.

¹⁵⁵⁴ Zie artikels 49-50 Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa, Dakar, 31 juli 2008.

¹⁵⁵⁵ Zie o.a. artikel 2 en 55 Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa, Dakar, 31 juli 2008.

¹⁵⁵⁶ Zie "IMO Factsheet: West and Central Africa Regional Agreements and Information Sharing", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

¹⁵⁵⁷ Zie artikel 12 Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa, Dakar, 31 juli 2008.

¹⁵⁵⁸ Zie artikel 2-3 Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa, Dakar, 31 juli 2008; M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 50.

bereikte de *MOWCA* lange tijd niet veel meer dan het formaliseren van zijn intenties op papier.¹⁵⁵⁹ Vooral het gebrek aan relevante nationale wetgeving en een adequaat beleid, dat toestaat om de criminele activiteiten te reguleren en grensoverschrijdende samenwerking mogelijk maakt, eiste zijn tol.¹⁵⁶⁰ De *MOWCA* beschikte nochtans over het potentieel om een regionale leider te worden binnen de maritieme context, mits voldoende financiering en adequate opvolging. Zo vervulde het in het verleden reeds haar ambities om een *Port Management Association of West and Central Africa (PMAWCA)*¹⁵⁶¹, een *Union of African Shippers' Councils (UASC)*, een *Association of African National Shipping Lines (ANSL)* en verschillende maritieme onderwijscentra op te richten.¹⁵⁶²

3.2.3 Gezamenlijke oefeningen: Exercise Obangame Express

Wat naast de initiatieven van de *MOWCA* het meest in het oog springt, zijn de gezamenlijke trainingsoefeningen voor de zeemacht in de Golf van Guinee. Sinds 2011 wordt *Exercise Obangame Express* georganiseerd, die initieel gericht was op het aanhouden van schepen en het verbeteren van de reactiesnelheid van de vloten van de deelnemende landen.¹⁵⁶³ De oorsprong van de naam '*Obangame*' gaat terug naar een term van de *Fang*-gemeenschap uit het zuiden van Kameroen en betekent zoveel als 'samenhorigheid' of 'solidariteit', wat onmiddellijk de ware geest van dit initiatief verraadt: het bewerkstelligen van regionale samenwerking en coördinatie.¹⁵⁶⁴ Er wordt jaarlijks een nieuwe editie georganiseerd met een nieuw gastland en evoluerende focuspunten. Het initiatief begon kleinschalig, maar is ondertussen uitgegroeid tot een belangrijk opleidingsevenement, dat met stip aangeduid staat in de agenda van de West-Afrikaanse staten: tijdens de eerste jaargang namen slechts negen staten deel, maar in 2017 waren er reeds meer dan 30 participerende landen, waarvan 14 uit de Golf van Guinee.¹⁵⁶⁵ De Verenigde Staten nemen grotendeels het initiatief en de trainingsoefeningen, die verschillende scenario's omvatten, worden veelal geleid door maritieme experts van westerse partnerlanden om kennisoverdracht te stimuleren.¹⁵⁶⁶ De nodige vaardigheden

¹⁵⁵⁹ Zie L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 37; M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 50.

¹⁵⁶⁰ Zie o.a. L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 37.

¹⁵⁶¹ Website: www.agpaoc-pmawca.org.

¹⁵⁶² Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 50.

¹⁵⁶³ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 40; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 22; S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 157; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 10; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; "Fighting Piracy in the Gulf of Guinea: A Defence Correspondent's Account of Exercise Obangame 2011", *People's Daily*, 5 oktober 2011; "Exercise Obangame Express 2013", *Maritime Security Review*, 18 januari 2013; "Fighting piracy in Africa", *Maritime Security Review*, 6 mei 2013.

¹⁵⁶⁴ Zie "Opening Ceremony Obangame Express 2015", *Maritime Security Review*, 20 maart 2015.

¹⁵⁶⁵ De stijgende participatie van zowel regionale als extraregionale staten drukte volgens velen het globaal belang van de regio uit en wees op toenemend engagement van de landen uit de Golf van Guinee (zie o.a. "Exercise Obangame Express 2017 begins", *DefenceWeb*, 27 maart 2017; "Exercise Obangame Express 2015", *Maritime Security Review*, 23 april 2015; "Opening Ceremony Obangame Express 2015", *Maritime Security Review*, 20 maart 2015).

¹⁵⁶⁶ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 157; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 109; "Fighting piracy in Africa",

worden aangeleerd en de staten worden overtuigd van het nut van efficiënte communicatie en informatie-uitwisseling om de piraterij in de regio op collectieve wijze aan te pakken. De deelnemende landen werden aangespoord om een voorbeeld te nemen aan *Operation Prosperity*, die een grote meerwaarde betekent voor de gezamenlijke piraterijbestrijding in de kustwateren van Nigeria en Benin, en het werd benadrukt dat harmonisatie en coördinatie ook op juridisch vlak gepromoot moest worden.¹⁵⁶⁷ Elk betrokken land speelt niet enkel een cruciale rol bij het behoud of herstel van hun nationale maritieme veiligheid, maar is zeker ook bepalend voor de veiligheid in de ganse regio: veilige wateren zijn noodzakelijk voor het bewerkstelligen van duurzame economische groei, aangezien meer dan de helft van de economische activiteiten in de regio afhankelijk is van het maritiem domein.¹⁵⁶⁸ Elk land moet dus zijn verantwoordelijkheid nemen en dient verder te kijken dan de eigen grenzen: regionale samenwerking is nodig om de Golf van Guinee van piraterij te vrijwaren.

De grootste verandering werd tijdens de vijfde editie in 2015 geïntroduceerd: gelet op de ondertekening van de *Yaoundé Code of Conduct*, speelde *Exercise Obangame Express* zich immers voor het eerst af tegen deze achtergrond en was het de bedoeling om de nieuwe structuren en procedures te testen.¹⁵⁶⁹ In tegenstelling tot de vorige edities deden de oefeningen zich voor de kusten van elke staat in de Golf van Guinee voor en bleven deze niet beperkt tot een specifiek oefengebied, wat voor een realistischere en uitdagendere ervaring zorgde: logistieke vraagstukken dienden te worden opgelost en er kon met waarheidsgetrouwe tijdsbestekken worden gewerkt.¹⁵⁷⁰ Er werd voortgebouwd op de prestaties van de voorgaande edities en niet enkel de tactische en operationele vaardigheden, maar ook de internationale samenwerking en de coördinatie tussen betrokken overheidsdiensten werden aangescherpt en geëvalueerd.¹⁵⁷¹ De meningen over *Exercise Obangame Express* waren echter verdeeld: sommigen meenden dat de lat te hoog werd gelegd, terwijl anderen het als een perfecte illustratie van ‘*window dressing*’ beschouwden.¹⁵⁷²

Niettemin kon *Exercise Obangame Express 2015*, los van enige scepsis, als een positieve stap worden beschouwd: de functionaliteit van de gecreëerde centra op nationaal, subregionaal en regionaal niveau werd getest, alsook de capaciteiten inzake onderlinge communicatie, coördinatie en het opzetten van gezamenlijke interventies op zee. Tijdens de oefeningen werd duidelijk dat de informatieverbreiding over het algemeen verliep zoals het in de *Yaoundé Code of Conduct* werd beoogd, ondanks een gebrek aan rapportagestandaarden en -procedures, de afwezigheid van een gemeenschappelijke interpretatie van de incidenten en enkele organisatorische en technische mankementen. Een groot probleem blijft echter de afhankelijkheid van AIS-signalen om scheepvaartbewegingen in het gebied op te volgen: gelet op het feit dat de meerderheid van de crimineel actieve vaartuigen geen dergelijk signaal uitstuurt en een stijgend aantal commerciële schepen hun AIS-systeem uitschakelt als een beveiligingsmaatregel, is er van *maritime domain*

Maritime Security Review, 6 mei 2013; “Obangame Express 2014 exercise plans finalized”, Naval Technology, 12 februari 2014.

¹⁵⁶⁷ Zie “West Africa urged to fight piracy”, Maritime Security Review, 1 augustus 2013.

¹⁵⁶⁸ Zie “Opening Ceremony Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 20 maart 2015.

¹⁵⁶⁹ Zie “Exercise Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 23 april 2015.

¹⁵⁷⁰ Zie “Exercise Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 23 april 2015; “Operation Obangame Express”, Maritime Security Review, 13 maart 2015; “Opening Ceremony Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 20 maart 2015.

¹⁵⁷¹ Zie “Opening Ceremony Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 20 maart 2015.

¹⁵⁷² Zie “Exercise Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 23 april 2015.

awareness buiten het bereik van de kustradars amper sprake.¹⁵⁷³ Er zijn daarenboven slechts weinig landen in de Golf van Guinee die hun kustradars in het *MDA*-systeem geïntegreerd hebben en verschillende staten beschikken zelfs niet over betekenisvolle kustradardekking. Een positieve noot is echter dat spilfiguur Nigeria wel zeer ver staat op vlak van radarbeeldvorming en -transmissie en dit samen met een stijging van het aantal patrouilleboten kan zorgen voor veiligere Nigeriaanse kustwateren. Op operationeel vlak waren de resultaten zeer gevarieerd, reikend van aangename verrassingen tot bittere ontgoochelingen. Een algemene trend kon wel ontwaard worden: alle marine-eenheden hadden moeite met het gebrek aan ingeoeffende interventieprocedures en vertoonden een duidelijk tekort aan tactische vaardigheden en communicatie bij het benaderen, aan boord gaan en doorzoeken van verdachte vaartuigen, wat tijdens echte piraterij-interventies tot desastreuze gevolgen kan leiden.¹⁵⁷⁴

3.2.4 Samenwerking op een hoger niveau: regionale organisaties en strategieën

3.2.4.1 ECCAS

Ondanks een duidelijk gebrek aan middelen slaagde de *Economic Community of Central African States (ECCAS)*¹⁵⁷⁵ erin om in 2008 een uitgebreid kader te creëren voor een gezamenlijk maritiem beveiligingsbeleid: men kwam op de proppen met een *Integrated Strategy for Maritime Security (ISMS)*, wat volgens de VN een grote stap in de goede richting was.¹⁵⁷⁶ De ambitie was om een aanpak naar voor te schuiven die de regio zou helpen bij het beschermen van de economische belangen binnen het maritiem domein: de offshoreoliereserves, visbestanden en scheepvaartroutes moesten ten allen koste gevrijwaard worden.¹⁵⁷⁷ De strategie werd opgebouwd rond zes belangrijke pijlers: informatiebeheer en -uitwisseling, gemeenschappelijke patrouilles en surveillance, harmonisatie van het beleid en de acties van de regionale staten, zelffinanciering via het invoeren van een regionale maritieme belasting, aanschaf en gedeeld gebruik van gemeenschappelijke uitrusting en institutionalisering van periodieke maritieme conferenties.¹⁵⁷⁸ De ECCAS nam zo de voortrekkersrol in de regio op zich en de strategie diende als voorbeeld voor de ECOWAS en de GGC.

In 2009 werd via een aanvullend protocol een subregionaal maritiem beveiligingscentrum opgericht, wat uiteindelijk leidde tot de creatie van het *Regional Coordination Centre for Maritime Security in*

¹⁵⁷³ Zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 5; "Exercise Obangame Express 2015", Maritime Security Review, 23 april 2015.

¹⁵⁷⁴ Zie "Exercise Obangame Express 2015", Maritime Security Review, 23 april 2015.

¹⁵⁷⁵ Website: www.ceeac-eccas.org.

¹⁵⁷⁶ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 12-13; Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 36-37; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 48-49; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "ICC Factsheet: Regional Maritime Strategies", <http://cicyaounde.org/maritime-strategies-africa/> (geraadpleegd op 22 juni 2018).

¹⁵⁷⁷ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 48; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁵⁷⁸ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 12; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 37.

Central Africa (Centre Régional de la Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale of *CRESMAC*)¹⁵⁷⁹ in Congo-Brazzaville.¹⁵⁸⁰ Het centrum is verantwoordelijk voor de coördinatie van de uiteenlopende militaire en civiele capaciteiten ter ondersteuning van de implementatie van de maritieme beveiligingsstrategie. Het maritiem gebied, reikend van Angola tot Nigeria, werd door de *ECCAS* ingedeeld in drie zones (zones A, B en D), die afzonderlijk gemonitord worden door drie onder het *CRESMAC* ressorterende multinationale coördinatiecentra (*centres for multinational coordination of CMC's*).¹⁵⁸¹ De lidstaten werden tevens aangespoord om maritieme operaties tegen piraterij op te starten en er werden gezamenlijke patrouilles ingelast. Het *CRESMAC* werd operationeel eind 2014 en de effecten waren snel zichtbaar: het *CMC* voor zone D, gevestigd in Douala, coördineert bijvoorbeeld de antipiraterijactiviteiten van de marine-eenheden van Kameroen, Equatoriaal-Guinea, Gabon en Sao Tomé en Principe en deze samenwerking resulteerde in een duidelijke daling van piraterij, illegale visserij en andere maritieme criminaliteit.¹⁵⁸²

De grote meerwaarde van het initiatief situeert zich voornamelijk op het vlak van uitwisseling van informatie en toelatingsprotocols voor het achtervolgen en aanhouden van verdachte schepen over de maritieme grenzen heen.¹⁵⁸³ Verschillende pijnpunten bleven evenwel bestaan: de surveillance- en interventiecapaciteiten dienden aangesterkt te worden, het coördinatie-niveau mocht opgekrikt worden en er was een tekort aan goed getraind maritiem personeel, uitrusting, vaartuigen, infrastructuur en financiering.¹⁵⁸⁴ Vooral in zone D, die als meest kwetsbare kan worden aangemerkt en als eerste operationeel werd, manifesteerden deze zwaktes zich duidelijk. Aangezien deze zone aan de geteisterde wateren van Nigeria en Benin grensde, werd het ook snel duidelijk dat nauwere

¹⁵⁷⁹ Website: www.cresmacpointenoire.org.

¹⁵⁸⁰ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 12-13; Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 86-87; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 36; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", *Crisis Group*, 12 december 2012; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁵⁸¹ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 36-38; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 109; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁵⁸² Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 13; Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 37-38; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6.

¹⁵⁸³ Zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4.

¹⁵⁸⁴ Men voorzag initieel om de coördinatiecentra te financieren via de beoogde regionale maritieme belasting, maar de modaliteiten hiervoor werden niet vastgelegd, waardoor het *CRESMAC* dient te overleven op occasionele donaties van ontwikkelingspartners en lidstaten (zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 37-38; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014).

coöperatie met de ECOWAS en Nigeria nodig was. Verder bleef het de vraag of de initiatieven, die tot op heden bestonden uit het garanderen van de veiligheid in de regio via het opgezet netwerk en het organiseren van gezamenlijke patrouilles, even succesvol zouden blijken als men een stap verder ging en ook zwaar zou beginnen inzetten op rechtshandhaving en gerechtelijke procedures, wat meer expertise, ervaring en financiële ondersteuning vergt.¹⁵⁸⁵ De capaciteiten van de ECCAS om te interveniëren bleven daarnaast beperkt, waardoor bepaalde lidstaten vaak afhankelijk zijn van militaire steun van andere landen: de creatie van een poolingsysteem, een initiatief van ECCAS dat midden 2009 naar voor werd geschoven en het gemeenschappelijk gebruik van 'naval assets' moest mogelijk maken om staten met een zwakke marine bij te staan, voldeed voorlopig nog niet aan de verwachtingen.¹⁵⁸⁶ De doeltreffendheid van de maatregelen van de ECCAS wordt tot slot meer dan eens beknot door het gebrek aan bevoegdheid om bindende beslissingen te nemen en de gelaten houding van sommige lidstaten.¹⁵⁸⁷

3.2.4.2 ECOWAS

Ook de West-Afrikaanse staten, verenigd in de *Economic Community of West African States (ECOWAS)*¹⁵⁸⁸, werkten aan een gelijkaardige regionale strategie, al kwam het besef van de implicaties van een te lage focus op maritieme beveiliging bij de ECOWAS pas laat.¹⁵⁸⁹ Velen menen dat deze vertraging werd veroorzaakt door de initiële perceptie dat het enkel om een Nigeriaans probleem ging, gevoed door de langdurige onrust in de Nigerdelta: deze foutieve inschatting zorgde ervoor dat dergelijke maritieme beveiligingskwesaties lange tijd uit de regionale agenda werden gelaten of slechts in zeer algemene en abstracte termen werden besproken.¹⁵⁹⁰ Het veiligheidsbeleid focuste te veel op het land en het maritiem domein werd schijnbaar verwaarloosd. Pas toen de piraterij-incidenten en andere maritieme criminaliteit ook tot in de wateren van Togo, Benin en Ghana doordrongen, kon de ECOWAS niet anders dan de regionale dimensie van de dreiging inzien. Al stond men nog niet even ver als de ECCAS, hadden de ECOWAS-lidstaten ook allemaal het *IMO-MOWCA MoU* ondertekend en werd de ontwikkeling van een *Integrated Maritime Strategy* en een *Integrated Maritime Plan* in het vooruitzicht gesteld.¹⁵⁹¹

Het debat omtrent het piraterijprobleem werd in april 2010 geopend, toen het *Committee of Chiefs of Defense Staff* voor het eerst samenzat om de maritieme veiligheidsproblematiek te bespreken, maar pas aan het begin van het daaropvolgende jaar werd een eerste aanbeveling gedaan tot het ontwikkelen van een relevant regionaal beleid.¹⁵⁹² De strategie zou zo veel mogelijk aansluiten op

¹⁵⁸⁵ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 48-49.

¹⁵⁸⁶ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24.

¹⁵⁸⁷ Het constante verzet tegen hun acties vanwege andere regionale instellingen, zoals de Economische en Monetaire Gemeenschap van Centraal-Afrika (*Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale* of CEMAC), maakt de situatie enkel nog problematischer (zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 38).

¹⁵⁸⁸ Website: www.ecowas.int.

¹⁵⁸⁹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁵⁹⁰ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 39.

¹⁵⁹¹ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 13-14; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 36; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

¹⁵⁹² Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 13; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24.

reeds bestaande plannen, richtlijnen en initiatieven en zou vooral ook afgestemd worden op de AU-resoluties en -richtsnoeren. Naar het voorbeeld van de initiatieven van de ECCAS zou men in een *Regional Coordination Centre for Maritime Security in West Africa (Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest* of *CRESMAO*) voorzien en had men een gelijkaardige indeling in drie zones (zone E, F en G) op het oog.¹⁵⁹³ Deze zouden gemonitord worden door *multinational maritime coordination centres (MMCC's)* en het pilootproject zou doorgaan in zone E, die de geplaagde kustwateren van Nigeria, Togo en Benin beslaat en de eerste operationele zone werd.¹⁵⁹⁴

Eind maart 2014 werd de kloof met de ECCAS verder gedicht door de officiële aanname van de *ECOWAS Integrated Maritime Strategy (EIMS)*, al bleven de inspanningen lang vruchteloos door crisissen in Guinee-Bissau en Mali.¹⁵⁹⁵ De ECCAS-strategie gold duidelijk als voorbeeld, maar de ECOWAS probeerde nog meer de nadruk te leggen op hoogdringende prioriteiten als informatie-uitwisseling en coördinatie van de aanwezige middelen.¹⁵⁹⁶ Het beoogd beleid stond echter nog in de kinderschoenen, aangezien de oprichting van het *CRESMAO* en doorgedreven implementatie van de regionale strategie in de respectieve zones op zich liet wachten.¹⁵⁹⁷ Los van de sputterende implementatie van de gemeenschappelijke strategie werd eerder wel een overeenkomst omtrent maritieme surveillance in de aansluitende zone ondertekend en een inventaris van vaartuigen en patrouille-eenheden ontwikkeld, zodat landen met een zwakkere marine via een poolingsysteem toch over de nodige middelen konden beschikken.¹⁵⁹⁸

3.2.4.3 Gemeenschappelijk plan

Naast bovenvermelde subregionale initiatieven vonden er ook reeds belangrijke vergaderingen plaats tussen vertegenwoordigers van de ECOWAS, de ECCAS en de Verenigde Naties om de regionale samenwerkingsinitiatieven in de strijd tegen piraterij op punt te zetten. De constant verplaatsende piraterijdreigingen smeeften immers om een overkoepelende regionale oplossing, die de acties van de ECOWAS en de ECCAS oversteeg.¹⁵⁹⁹ Eén van de eerste ministeriële conferenties omtrent maritieme veiligheid in de Golf van Guinee ging reeds door in 2006 en identificeerde verschillende prioriteiten die in de daaropvolgende jaren meermaals herhaald werden, maar de

¹⁵⁹³ Zie o.a. Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 38; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 19; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014.

¹⁵⁹⁴ De prestaties in testgebied E, waarvan de MMCC in Cotonou is gevestigd en dat samen met zone D de broeihaard van de West-Afrikaanse piraterij omvatte, zouden veelbetekenend zijn, aangezien men daar moest rekenen op goede samenwerking tussen Nigeria, Togo en Benin (zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 38; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014).

¹⁵⁹⁵ Zie S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5; "ICC Factsheet: Regional Maritime Strategies", <http://cicyaounde.org/maritime-strategies-africa/> (geraadpleegd op 22 juni 2018).

¹⁵⁹⁶ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24.

¹⁵⁹⁷ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 39; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014.

¹⁵⁹⁸ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 38.

¹⁵⁹⁹ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4.

grote stappen werden pas later gezet.¹⁶⁰⁰ De *Maritime Safety and Security Conference* van maart 2012 en de voorbereidende interministeriële meeting leidden midden 2013 tot de reeds besproken topbijeenkomst in Yaoundé, waarop met uitgebreide steun van de VN de *Yaoundé Code of Conduct* werd aangenomen en tevens werd voorzien in het *MoU among ECCAS, ECOWAS and the GGC on Maritime Safety and Security in Central and West Africa* en de *Yaoundé Declaration of the Heads of State and Governments of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain*. Deze succesvolle samenwerking, die bruggen bouwde tussen de verschillende subregio's, kon als een grootse prestatie gezien worden.¹⁶⁰¹

Voortbouwend op deze initiatieven bevestigden de leiders van West- en Centraal-Afrika op een conferentie omtrent maritieme veiligheid in oktober 2013 nogmaals hun verregaande ambities om samen te werken bij de bestrijding van het piraterijprobleem in de Golf van Guinee, die ondertussen één van 's werelds meest gevaarlijke zeeën was geworden.¹⁶⁰² Vertegenwoordigers van de ECCAS, de ECOWAS en de GGC waren aanwezig op de bijeenkomst, die moest doorgaan als de *follow-up* van de Yaoundé-top, en men besprak de mogelijkheid van het opzetten van een overkoepelend regionaal coördinatiecentrum.¹⁶⁰³ Na ondertekening van een additioneel protocol door de drie regionale organisaties werd het *Inter-Regional Coordination Centre (ICC)*¹⁶⁰⁴, dat als verbindingsorgaan boven het CRESMAC en het CRESMAO dient te functioneren en het beoogde informatie- en communicatienetwerk moet vervolledigen, uiteindelijk in september 2014 in Yaoundé opgericht.¹⁶⁰⁵ Het centrum biedt een platform voor effectieve coöperatie, coördinatie en communicatie tussen de lidstaten, waarbij kennisvergaring en uitwisseling van inlichtingen en *best practices* een cruciale plaats innemen.¹⁶⁰⁶ Het ICC moet toezien op de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* en zou over algemene strategische bevoegdheid beschikken om middelen van de ene zone naar de andere toe te wijzen binnen de context van maritieme criminaliteitsbestrijding.¹⁶⁰⁷ Er werd gradueel een kernteam gecreëerd, bestaande uit een weloverwogen combinatie van militair en burgerpersoneel.¹⁶⁰⁸ Vanaf de start was het immers een prioriteit om niet enkel op het militaire

¹⁶⁰⁰ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 35.

¹⁶⁰¹ Zie C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013.

¹⁶⁰² Zie "African leaders unite to combat piracy", *Maritime Security Review*, 28 oktober 2013.

¹⁶⁰³ Zie "African states join forces", *Maritime Security Review*, 26 juni 2013.

¹⁶⁰⁴ Website: www.cicyaounde.org.

¹⁶⁰⁵ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 19; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁶⁰⁶ Zie "IMO Factsheet: West and Central Africa Regional Agreements and Information Sharing", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

¹⁶⁰⁷ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014.

¹⁶⁰⁸ Diezelfde mix, in combinatie met de vertegenwoordiging van beide regionale organisaties, was ook aanwezig in de hoogste regionen van het *Inter-Regional Coordination Centre*: als directeur van het centrum werd iemand met een militaire achtergrond uit de ECOWAS gekozen, terwijl de rol van vice-directeur door een ambtenaar van de ECCAS werd ingevuld (zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15).

aspect te focussen: alle centra (nationaal, multinational, regionaal en interregionaal) van de beoogde gelaagde structuur, resulterend in een uitgebreid netwerk van met elkaar verbonden entiteiten, zouden worden samengesteld uit personeel van uiteenlopende agentschappen en overheidsdiensten om dienstoverschrijdende samenwerking te stimuleren. Ondanks de verhoogde maritieme aanwezigheid, wezen de vertraagde oprichting en operationalisering van het ICC en de andere coördinatiecentra echter op een gebrek aan politieke wil en financiële middelen.¹⁶⁰⁹ Adequaat personeel en toereikende financiering was nodig om het centrum optimaal te laten functioneren en de internationale partners probeerden via verschillende initiatieven in deze noden te voorzien, waarbij de focus voornamelijk op de *hotspots* Nigeria, Ivoorkust en Kameroen werd gelegd.¹⁶¹⁰

3.2.5 Op kleinere schaal: bilaterale initiatieven

Op bilateraal vlak dienen de gezamenlijke patrouilles tussen Nigeria en Benin (*Operation Prosperity* of *Operation Fire for Fire*) vermeld te worden.¹⁶¹¹ Dit baanbrekend initiatief, opgezet in augustus 2011 voor een periode van oorspronkelijk zes maanden, is nauw verwant en vormt daarom een soort aanvulling op (of voorlopige, gedeeltelijke implementatie van) het *Coast Guard Function Network Initiative*. *Operation Prosperity* wordt tactisch gestuurd door Nigeria, maar operationeel *gerund* door Benin.¹⁶¹² Maar liefst 95 procent van de middelen en logistieke steun, waaronder helikopters, aangepaste boten en radarstations, werd door Nigeria geleverd, terwijl de overige vijf percent door Benin werd gefinancierd.¹⁶¹³ Het project, dat voornamelijk focuste op de kustwateren van Benin, besloeg uiteindelijk een jaar, maar na enkele maanden kon reeds een significante daling van het aantal piraterij-incidenten en andere illegale activiteiten in de wateren van de betrokken landen vastgesteld worden.¹⁶¹⁴ Sinds de start van de operatie is het aantal succesvolle piraterijaanvallen

¹⁶⁰⁹ In 2017 waren enkel het CRESMAC in Pointe Noire en het CMC voor zone D in Douala volledig operationeel. Het ICC in Yaoundé, het CRESMAO in Abidjan en het MMCC voor de cruciale zone E in Cotonou waren reeds opgericht, maar werden nog niet als volledig operationeel beschouwd, terwijl de andere centra nog niet gecreëerd waren (zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 24 en 37-38; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014).

¹⁶¹⁰ Zie o.a. M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6.

¹⁶¹¹ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 6-7; Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 40; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 23-24; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 10; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; "Tough time for pirates, sea robbers as Navy gears up for war", *Vanguard*, 4 oktober 2011; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁶¹² Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 6; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102.

¹⁶¹³ Zie o.a. Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 6; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁶¹⁴ Van ongeveer 30 piraterijaanvallen per maand ging het snel naar slechts een aantal occasionele jaarlijkse incidenten vanaf midden 2013 (zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of

voor de kust van Benin sterk afgenomen en werden verschillende verdachte tankerscheepen onderschept en overgedragen aan de Beninse autoriteiten, wat op de goedkeuring van de internationale gemeenschap kon rekenen.¹⁶¹⁵ De acties leken dus al snel vruchten af te werpen, maar toch kan niet naast de duidelijke gebreken worden gekeken: het capaciteitstekort, de grote wateroppervlakte en de hoge operationele kosten blijven een ernstig probleem.¹⁶¹⁶ Ghana en Togo gaven weliswaar te kennen dat ze in de toekomst ook zouden willen aansluiten en deze schaalvergroting kan misschien een oplossing bieden. Daarnaast dient ook vermeld te worden dat Nigeria een gelijkaardig initiatief van gezamenlijke patrouilles met Kameroen en Equatoriaal-Guinea tracht op te zetten om de maritieme grensgebieden tussen de betrokken landen, die vaak het actieterrein vormen voor piraten, beter in het oog te houden.¹⁶¹⁷

Los van de duidelijke resultaten en de vermelde tekortkomingen, mag de impact van *Operation Prosperity* op de directe omgeving echter niet veronachtzaamd worden: het aantal piraterijaanvallen voor de kust van Benin mag dan wel een scherpe daling hebben gekend, maar de plotse opstoot in Togolese wateren is geen toeval en kan op directe wijze aan de operatie gelinkt worden.¹⁶¹⁸ Togo werd snel een broeihaard voor piraterij en het was duidelijk dat het om dezelfde piraten ging die ervoor in andere kustgebieden actief waren: de aanvallen vonden plaats in periodes waarin er weinig of geen incidenten in Nigeria of Benin werden gerapporteerd en de patronen en handelswijzen kwamen perfect overeen.¹⁶¹⁹ Er kon dus besloten worden dat de aangescherpte patrouilles en verstevigde beveiligingsmaatregelen in Nigeria en Benin er gewoon voor gezorgd hadden dat het actieterrein van de piraten tijdelijk was verschoven, wat een verontrustende vaststelling was en nogmaals aantoonde dat een gezamenlijke regionale aanpak onontbeerlijk is. Benin en Nigeria probeerden alvast aan de problemen te werken door ook meer beleidsmatig te gaan samenwerken: men beloofde om de nodige inspanningen te leveren om de wetgeving inzake maritieme criminaliteit te harmoniseren, zodat men steeds op dezelfde manier kon ingrijpen, waar de incidenten ook plaatsvonden.¹⁶²⁰ Nigeria koos er tevens voor om op bilaterale wijze een gemeenschappelijke commissie te creëren met Sao Tomé en Príncipe voor het beheer van de grondstoffen langs hun onderlinge zee grens.¹⁶²¹

Midden 2009 werden er via het zogenaamde *Kinshasa Agreement* eveneens gezamenlijke patrouilles opgezet tussen Kameroen, Equatoriaal-Guinea, Gabon en Sao Tomé en Príncipe ter bestrijding van maritieme criminaliteit voor de kust van de betrokken landen.¹⁶²² Het *Kinshasa Agreement* wordt beschouwd als één van de weinige instrumenten die onmiddellijk tastbare resultaten met zich meebracht, maar het document is helaas puur operationeel en niet gelinkt aan een juridisch kader:

Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 6-7; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 23; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5).

¹⁶¹⁵ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 23-24.

¹⁶¹⁶ Zie o.a. Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 6-7.

¹⁶¹⁷ Zie "Cameroon, Nigeria see possible joint patrol in Gulf of Guinea", *Automated Trader*, 21 februari 2011; "C'River restates need for Nigeria, Cameroon joint patrol", *Punch*, 8 maart 2012.

¹⁶¹⁸ Zie A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102-103; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16.

¹⁶¹⁹ Zie A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 102.

¹⁶²⁰ Zie M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁶²¹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 40.

¹⁶²² Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 33; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 24.

patrouilleboten worden gepoold en operaties in de EEZ of territoriale zee van de partnerlanden worden toegelaten. Het initiatief droeg in grote mate bij tot de geambieerde regionale maritieme beveiligingsstructuur: het *Kinshasa Agreement* faciliteerde de oprichting van het CMC in Douala, dat de doorgedreven samenwerking tussen Kameroen, Equatoriaal-Guinea, Gabon en Sao Tomé en Principe aanstuurde en van zone D het eerste operationele en succesvolle gebied maakte binnen de beoogde architectuur.

3.2.6 Overige acties

Ondanks de aanname van de *Yaoundé Code of Conduct* op de regionale top, wat een groot succes betekende en grote verbeteringen in het vooruitzicht stelde, liet de effectieve implementatie van dit document op zich wachten en bleef de onveiligheid in de wateren van de Golf van Guinee prominent aanwezig, wat de aanzet gaf tot bepaalde acties.¹⁶²³ De Nigeriaanse marine organiseerde bijvoorbeeld *Offshore Patrol Vessels Africa*, een top die in augustus 2013 doorging in Lagos en militaire leiders van heel wat Afrikaanse staten, waaronder ook landen van buiten de Golf van Guinee, mocht verwelkomen.¹⁶²⁴ Om specifieke kennis en expertise te delen, waren ook westerse admiralen aanwezig om een lezing te verzorgen. Men was het er unaniem over eens dat het grote potentieel van de Afrikaanse kuststaten, gelet op de uitgebreide olie- en gasreserves, rijke visgronden en vitale scheepvaartroutes, bedreigd werd door maritieme criminaliteit en dat het daarom hoog tijd was om krachtdadig op te treden. De zee is een cruciaal transportmedium en vertegenwoordigt een belangrijke motor voor nationale ontwikkeling en welvaart voor de Afrikaanse landen, die in grote mate steunen op import en export.¹⁶²⁵ Het was de bedoeling om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen: de uiteenlopende stakeholders, die men ook aansprak om partnerschappen te sluiten en voor de nodige investeringen te zorgen, werden verenigd en het belang van moderne technologie werd benadrukt, al was het maar om vlekkeloze coördinatie tussen de verschillende initiatieven en operaties te bewerkstelligen.¹⁶²⁶

De *Coastal and Maritime Surveillance Africa Conference and Defence Exhibition* in maart 2014 in Accra streefde hetzelfde einddoel na en *maritime domain awareness* werd naar voor geschoven als prioritair werkpunt: men hoopte via de bijeenkomst nieuwe kennis, technologie en partners te verwerven om de controle over de kustwateren te vergroten.¹⁶²⁷ Eén van de grootste problemen bleef immers een gebrek aan informatie over wat er zich allemaal afspeelt in de regionale wateren: bij het uitvoeren van een patrouille was het praktisch onmogelijk om vast te stellen welke schepen er hoorden te zijn en welke eerder als verdacht moesten worden beschouwd.¹⁶²⁸ Voormelde conferenties zijn slechts twee voorbeelden van regionale acties die na de Yaoundé-top werden opgezet om een einde te stellen aan de piraterijproblematiek, maar er werden nog verschillende gelijkaardige initiatieven gelanceerd die hier niet allemaal extensief besproken kunnen worden.

¹⁶²³ Zie o.a. "Growing concern in West Africa", *Maritime Security Review*, 28 oktober 2013.

¹⁶²⁴ Zie "African Military Chiefs to convene", *Maritime Security Review*, 8 juli 2013; website: www.offshorepatrolvesselsafrica.com.

¹⁶²⁵ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 9 en 13.

¹⁶²⁶ Zie "Nigerian Navy chief discusses 'myriad of maritime threats' in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 16 augustus 2013.

¹⁶²⁷ Zie "Countering crime in Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 19 februari 2014.

¹⁶²⁸ Zie "Defining piracy in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 11 december 2012.

3.3 Internationale initiatieven

3.3.1 Situering

Gelet op de blijvende dreiging en de grote impact van de piraterij in de Golf van Guinee, toonden ook internationale organisaties en derde landen na verloop van tijd hun bezorgdheid voor de problematiek, aangezien verschillende onder hen de gevolgen begonnen te ondervinden: heel wat projecten, acties en samenwerkingsverbanden werden opgezet, waardoor het overzicht snel zoek is. Zoals reeds werd benadrukt, zijn onderlinge coördinatie en complementariteit cruciaal, maar in geval van internationale inmenging komt ook de soevereiniteit van de getroffen staten op het voorplan te staan: het is niet verrassend dat externe interventies in het veiligheidsbeleid gevoelig liggen en op argwaan kunnen rekenen. Hoewel de landen uit de Golf van Guinee veelal de capaciteiten, middelen of politieke wil ontberen om de piraterijproblematiek te bedwingen, blijven ze wantrouwig staan tegenover de groeiende inmenging van derde landen, die vaak gedreven worden door geopolitieke belangen en er bijgevolg een dubbele agenda op nahouden.¹⁶²⁹ Een allesomvattende oplossing die uitsluitend door de regionale staten wordt gestuurd en niet afhankelijk is van externe steun of financiering lijkt in de nabije toekomst evenwel onrealistisch, waardoor men dergelijke bezorgdheden een plaats zal moeten geven en duidelijke afspraken moeten worden gemaakt. Het blijft evenwel een bedenking die in het achterhoofd moet worden gehouden bij initiatieven van internationale actoren in de Golf van Guinee, waar in tegenstelling tot Somalië geen verregaande vrijgeleide wordt gegeven aan de internationale gemeenschap om naar goedgevoel te interveniëren.

3.3.2 Verenigde Naties

3.3.2.1 Algemeen

3.3.2.1.1 Situering

De Verenigde Naties, die in hun jaarlijkse rapporten omtrent de oceanen en het internationaal zeerecht steeds ingaan op de piraterijproblematiek en de recente tendensen in kaart proberen te brengen, zagen in dat de problemen in de Golf van Guinee niet zomaar van voorbijgaande aard waren en dat men actie diende te ondernemen.¹⁶³⁰ Na een eerdere vraag aan de *UNODC* om steun bij het tegenwerken van de wijdverspreide drugshandel en georganiseerde misdaad, verzocht president Boni Yayi van Benin midden 2011 officieel om hulp van de internationale gemeenschap in de strijd tegen de regionale piraterij.¹⁶³¹ Zijn verzoek kon op de actieve medewerking van Frankrijk en de Verenigde Staten rekenen en niet veel later werd zijn wens ingewilligd: via een officieel

¹⁶²⁹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 25 en 33.

¹⁶³⁰ Zie o.a. Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (29 augustus 2008), *UN Doc. A/63/63/Add.1* (2008), 28-29; Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (25 november 2009), *UN Doc. A/64/66/Add.1* (2009), 31-36; Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (31 augustus 2010), *UN Doc. A/65/69/Add.2* (2010), 24-29; Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (29 augustus 2011), *UN Doc. A/66/70/Add.2* (2011), 19-24.

¹⁶³¹ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 2; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 2; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "Gulf of Guinea Piracy Briefing", What's In Blue, 18 oktober 2011.

persbericht verklaarde de Veiligheidsraad dat de escalerende piraterij in de Golf van Guinee, zowel wat het aantal incidenten als het gewelddadig karakter betreft, onrustwekkend was¹⁶³² en men besloot enkele maanden later tot het samenstellen van een onderzoeksteam, dat de situatie ter plaatse diende te analyseren en een gepaste strategie moest voorstellen.¹⁶³³ Het feit dat de VN-Veiligheidsraad, die het mandaat heeft om in te grijpen bij bedreigingen van de wereldwijde vrede en veiligheid, besloot om een standpunt in te nemen en de nodige maatregelen door te voeren, wijst erop dat de wijdverspreide piraterij in de Golf van Guinee erkend werd als een problematiek die in staat is om de internationale veiligheid en welvaart te ondermijnen: door middel van twee resoluties en bijhorende actieve ondersteuning van de regionale initiatieven drukte de VN zijn bezorgdheid uit en trachtte het een bijdrage te leveren.¹⁶³⁴

3.3.2.1.2 *United Nations Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea*

Op basis van een resolutie van de Veiligheidsraad (Resolutie 2018) werd de *United Nations Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea* tussen 7 en 24 november 2011 naar Nigeria, Benin, Gabon en Angola gestuurd om daar de nodige vaststellingen te doen en werden de ECCAS, de ECOWAS en de betrokken landen tevens aangespoord om coherente acties en gezamenlijke patrouilles op te zetten.¹⁶³⁵ Het onderzoeksteam vervulde snel zijn taak en leverde begin 2012 het verwachte rapport af.¹⁶³⁶ Daarin werd het enorm schadelijk effect van de regionale piraterij op de economieën van de getroffen landen duidelijk bevestigd.¹⁶³⁷ Gezien de expliciete vraag van president Boni Yayi werd in het verslag vooral gefocust op Benin, waar de jaarlijkse verliezen het grootst leken te zijn, maar de situatie in de volledige regio werd ook uitvoerig belicht en er werd eveneens aandacht geschonken aan drugshandel en andere vormen van transnationale georganiseerde criminaliteit.¹⁶³⁸

¹⁶³² Zie "Press statement on piracy, maritime armed robbery in the Gulf of Guinea", United Nations Security Council – Department of Public Information, 30 augustus 2011.

¹⁶³³ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 2; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6; "UN says piracy off Africa's west coast increasing", *The Guardian*, 28 februari 2012.

¹⁶³⁴ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 19-20; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁶³⁵ Zie Resolutie 2018 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2018* (2011); T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 94; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 18; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 19-20; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6; "Adoption of Piracy in the Gulf of Guinea Resolution", *What's In Blue*, 31 oktober 2011.

¹⁶³⁶ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012).

¹⁶³⁷ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 4-5.

¹⁶³⁸ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 9-11.

De inspanningen van de ECCAS werden op lof onthaald en de gelijkaardige initiatieven van de ECOWAS werden eveneens vermeld als positieve signalen.¹⁶³⁹ In het rapport van de *United Nations Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea* werd veel belang gehecht aan het organiseren van een regionale top tussen de betrokken staatshoofden, een voorstel dat werd opgeworpen door de ECCAS, de ECOWAS en de GGC en duidelijk werd gesteund door de VN en de IMO.¹⁶⁴⁰ Resolutie 2018 onderstreepte immers het cruciaal belang van een regionale piraterijstrategie en dit objectief werd daarna nog meermaals herhaald.¹⁶⁴¹ De drie voornoemde organisaties werden wel aangespoord om ondertussen reeds voorlopige maatregelen te nemen om de onderlinge samenwerking te versterken en hierbij zo veel mogelijk de krachtlijnen van het *IMO-MOWCA MoU* in het achterhoofd te houden.¹⁶⁴² In het rapport werden daarnaast enkele woorden gewijd aan de controversiële inzet van PCASP en werd gewezen op de dieper liggende oorzaken van het piraterijprobleem, zoals de hoge werkloosheid, disproportionele inkomensverdeling, wijdverspreide corruptie, overbevissing en ongecontroleerde circulatie van illegale wapens in de regio.¹⁶⁴³ Bij het ontwikkelen van een regionale strategie zouden de landen zeker rekening moeten houden met deze elementen en men was ervan overtuigd dat er moest voortgebouwd worden op de bestaande nationale, regionale en internationale initiatieven om de beste resultaten te boeken.¹⁶⁴⁴

Het werd snel duidelijk dat de Verenigde Naties iets wilden doen aan de steeds verslechterende veiligheidssituatie in de Golf van Guinee: de bereidwillige pogingen van de betrokken landen en regionale organisaties werden erkend, maar bleken tot op heden onvoldoende te zijn.¹⁶⁴⁵ In verschillende persboodschappen en ook in een nieuwe resolutie (Resolutie 2039), die op basis van de bevindingen van het onderzoeksrapport werd opgesteld, werd opgeroepen tot meer regionale coördinatie en het uitwerken van gezamenlijke beveiligingsinitiatieven.¹⁶⁴⁶ De landen uit de Golf van Guinee werden aangespoord om aandacht te schenken aan de veelvuldige aanbevelingen uit het verslag van de *United Nations Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea* en deze zo goed

¹⁶³⁹ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 12-14; Conclusions 6723th meeting of the Security Council of the United Nations (27 februari 2012), *UN Doc. S/PV.6723* (2012).

¹⁶⁴⁰ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 2-3; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 36.

¹⁶⁴¹ Zie Resolutie 2018 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2018* (2011); Conclusions 6723th meeting of the Security Council of the United Nations (27 februari 2012), *UN Doc. S/PV.6723* (2012); P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 19-20; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 2; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁶⁴² Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 2.

¹⁶⁴³ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 19-20.

¹⁶⁴⁴ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012); Resolutie 2018 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2018* (2011); "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁶⁴⁵ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 20; Conclusions 6723th meeting of the Security Council of the United Nations (27 februari 2012), *UN Doc. S/PV.6723* (2012).

¹⁶⁴⁶ Zie Resolutie 2039 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (29 februari 2012), *UN Doc. S/RES/2039* (2012); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 385; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 19-20; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 18; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 2; "Debate on Gulf of Guinea Piracy", What's In Blue, 26 februari 2012.

mogelijk te implementeren. Het ultieme doel bestond erin om de betrokken staten te verenigen in één front tegen de wijdverspreide piraterij in de Golf van Guinee: de nood aan een consistente, grensoverschrijdende maritieme beveiligingsstrategie werd steeds benadrukt. De VN zag in dat een structurele oplossing de medewerking van de regionale spelers zou vergen en rekende vooral op de ECOWAS en de ECCAS, in nauw overleg met de GGC en de MOWCA, om vorm te geven aan de gewenste regionale strategie.¹⁶⁴⁷ Aangezien technische, logistieke en financiële hulp van de internationale gemeenschap daarbij onontbeerlijk was, werden de VN-lidstaten ook opgeroepen om hun bijdrage te leveren.

3.3.2.1.3 Voorbereiding en ondersteuning van de Yaoundé Code of Conduct

Op 19 november 2012 werd de piraterijproblematiek nog eens besproken tijdens een vergadering van de VN-Veiligheidsraad: de globale daling van piraterij-incidenten werd op lof onthaald, hoewel er duidelijk werd opgeroepen om de aandacht niet te laten verslappen en door te gaan op het gecreëerde elan, maar het werd opgemerkt dat het aantal incidenten in de Golf van Guinee nog steeds toenam.¹⁶⁴⁸ Daar diende dus nog heel wat werk te worden verricht en er werd geopperd om lessen te trekken uit de succesvolle bestrijding van de Somalische piraterij, al zijn er grote regionale verschillen en gaat het om onderscheiden vormen van piraterij: het optimaliseren van de piraterijwetgeving, het versterken van de maritieme capaciteiten en de rechtshandhaving, het creëren van regionale coöperatie- en coördinatiernetwerken en een verbeterde informatie-uitwisseling zouden ook in de Golf van Guinee het verschil moeten maken en werden naar voor geschoven als prioriteiten.¹⁶⁴⁹ De UNOWA en UNOCA steunden de ECOWAS, de ECCAS en de GGC bij het voorbereiden van de Yaoundé-top.¹⁶⁵⁰ Experts van de UNOWA en UNOCA namen deel aan een technische vergadering ter voorbereiding van een interministeriële conferentie, waarop men de nodige politieke wil bijeen trachtte te zoeken om de top een succes te maken: de VN zag de behoefte van regionale samenwerking duidelijk in en ondersteunde het aannemen van de vooropgestelde *code of conduct*, die met grote medewerking van de IMO werd ontwikkeld.¹⁶⁵¹ De getroffen landen, waaronder Nigeria en Togo, riepen de Verenigde Naties ondertussen ook op tot versterkte internationale acties tegen de piraterij in de Golf van Guinee: de VN moest volgens hen een centrale

¹⁶⁴⁷ Zie o.a. Resolutie 2018 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2018* (2011); Resolutie 2039 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (29 februari 2012), *UN Doc. S/RES/2039* (2012); Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 385; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 26; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 19-20; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 18.

¹⁶⁴⁸ Zie Conclusions 6865th meeting of the Security Council of the United Nations (19 november 2012), *UN Doc. S/10820* (2012), 3.

¹⁶⁴⁹ Zie Conclusions 6865th meeting of the Security Council of the United Nations (19 november 2012), *UN Doc. S/10820* (2012), 2.

¹⁶⁵⁰ Zie Conclusions 6865th meeting of the Security Council of the United Nations (19 november 2012), *UN Doc. S/10820* (2012), 3; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 6; M. CRIPPA, "Regional States Play Key Role in Fight against Piracy in West Africa", *Communis Hostis Omnium*, 7 september 2013; "ECOWAS seeks US assistance for maritime security summit", *Afrique Jet*, 6 april 2013; "West Africa: Amid Rise in Piracy, U.N. Backs Summit on Maritime Security", *allAfrica*, 9 augustus 2012; "Security in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 24 juni 2013.

¹⁶⁵¹ Zie "IMO pledges to assist with piracy code", *Maritime Security Review*, 26 maart 2013.

rol spelen, aangezien het gebrek aan maritieme beveiliging in de regio een alarmerend niveau had bereikt en duidelijk een internationale uitdaging was geworden.¹⁶⁵²

Uiteindelijk mondden de inspanningen uit in de creatie van de *Yaoundé Code of Conduct*, die in navolging van Resoluties 2018 en 2039 en met grote medewerking van de VN-instellingen tot stand was gekomen.¹⁶⁵³ De inzet van de geteisterde landen bleek dus vruchten af te werpen en de VN en de IMO, die zeer nauw betrokken waren bij de werkzaamheden, waren vol lof over deze prestatie.¹⁶⁵⁴ In een officiële verklaring van de voorzitter van de VN-Veiligheidsraad werd de succesvolle top bewierookt en werd het belang van regionale samenwerking benadrukt.¹⁶⁵⁵ De IMO verklaarde volledig bereid te zijn om de betrokken landen te steunen bij hun ambitieuze samenwerkingspogingen, aangezien maritieme ontwikkeling en veiligheid cruciale componenten vormen voor de groei van het Afrikaans continent, en riep hun lidstaten op om een bijdrage te leveren aan een nieuw fonds, dat de implementatie van IMO-projecten inzake maritieme beveiliging in West- en Centraal-Afrika zou helpen financieren.¹⁶⁵⁶ De nadruk zou daarbij liggen op capaciteitsuitbouw en men zou voorzien in betere coördinatie tussen de internationale partners en uiteenlopende stakeholders.

De VN-Veiligheidsraad, bijgetreden door verschillende andere organisaties en staten, riep alle landen uit de regio op om de *Yaoundé Code of Conduct* zo snel mogelijk te implementeren, zodat de nodige nationale regelgeving en structuur aanwezig zijn om piraterij efficiënt te bestrijden, vervolgen en bestraffen.¹⁶⁵⁷ De beoogde oprichting van het *Inter-Regional Coordination Centre*, dat belast werd met het opvolgen van de implementatie van de regionale strategie, werd ook toegejuicht en men spoorde de internationale gemeenschap aan om de betrokken landen en regionale organisaties bij te staan bij het verwezenlijken van de vooropgestelde doelstellingen.¹⁶⁵⁸ Ondanks de belangrijke verwezenlijking was de Veiligheidsraad weliswaar zeer bezorgd om het hoge aantal piraterij-incidenten in de regio in de eerste helft van 2013 en werden de aanmaningen tot regionale coöperatie en coördinatie, die cruciaal zouden zijn voor de implementatie van de collectieve strategie, nog eens versterkt.¹⁶⁵⁹

¹⁶⁵² Zie "West African officials call for greater UN involvement in fight against piracy", UN News Centre, 28 september 2012.

¹⁶⁵³ *Supra* IV.2.1.

¹⁶⁵⁴ Zie o.a. "IMO welcomes adoption of piracy code", Maritime Security Review, 26 juni 2013; "West Africa at 'crossroads'", Maritime Security Review, 11 juli 2013.

¹⁶⁵⁵ Zie Statement by the President of the Security Council (14 augustus 2013), *UN Doc. S/PRST/2013/13* (2013).

¹⁶⁵⁶ Zie "IMO welcomes adoption of piracy code", Maritime Security Review, 26 juni 2013.

¹⁶⁵⁷ Zie Conclusions 7016th meeting of the Security Council of the United Nations (14 augustus 2013), *UN Doc. SC/11091* (2013); Statement by the President of the Security Council (14 augustus 2013), *UN Doc. S/PRST/2013/13* (2013), 2; M. CRIPPA, "Regional States Play Key Role in Fight against Piracy in West Africa", *Communis Hostis Omnium*, 7 september 2013; "Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea", Maritime Security Review, 16 juli 2013.

¹⁶⁵⁸ Zie Statement by the President of the Security Council (14 augustus 2013), *UN Doc. S/PRST/2013/13* (2013), 2; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "African states join forces", Maritime Security Review, 26 juni 2013.

¹⁶⁵⁹ Zie Statement by the President of the Security Council (14 augustus 2013), *UN Doc. S/PRST/2013/13* (2013), 1; M. CRIPPA, "Regional States Play Key Role in Fight against Piracy in West Africa", *Communis Hostis Omnium*, 7 september 2013; Statement by the President of the Security Council; "West Africa at 'crossroads'", Maritime Security Review, 11 juli 2013; "Piracy in the Gulf of Guinea", Maritime Security Review, 15 augustus 2013.

Aan piraterij gerelateerde misdrijven moesten ook worden aangepakt en het was belangrijk om de onderliggende oorzaken te identificeren, aldus de voorzitter van de VN-Veiligheidsraad.¹⁶⁶⁰ Criminalisering van piraterij in de nationale wetgeving was volgens de Veiligheidsraad hoognodig en men diende ook meer inspanningen te leveren op vlak van vervolging en bestraffing: efficiënte uitwisseling van inlichtingen en bewijsmateriaal, ook vanwege internationale organisaties, derde landen en de private sector, konden daarbij helpen en er zou meer gefocust moeten worden op het opsporen en arresteren van steunverleners en kopstukken aan land, die eveneens deel uitmaken van het piraterijnetwerk en de touwtjes in handen hebben.¹⁶⁶¹ Het was belangrijk om de piraterijproblematiek ook na de Yaoundé-top hoog op de agenda van de internationale gemeenschap te houden: het risico op een aandachtverschuiving naar heersende crisissen in de Sahel en de Centraal-Afrikaanse Republiek was immers imminent en experts waren ervan overtuigd dat alles in het werk moest worden gezet om de West-Afrikaanse piraterijkwestie definitief een halt toe te roepen, zodat het zich niet tot een grootschalige veiligheids crisis ontwikkelde.¹⁶⁶²

3.3.2.2 IMO

3.3.2.2.1 Situering

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat de rol van de IMO bij het bestrijden van piraterij in de Golf van Guinee niet te verwaarlozen valt. De IMO is reeds lang betrokken bij technische samenwerkingsprojecten inzake *maritime domain awareness* in West- en Centraal-Afrika en zorgde door middel van vertegenwoordigers in Ivoorkust (voor het Franstalig segment) en Ghana (voor het Engelstalig segment) voor een permanente aanwezigheid in de regio sinds 1999.¹⁶⁶³ In 2008 legde het samen met de MOWCA tevens de basis voor een geïntegreerd regionaal kustwacht netwerk door de ontwikkeling en ondertekening van het *Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa*.¹⁶⁶⁴ De verschillende initiatieven van de IMO zetten de toon voor uiteenlopende acties in de Golf van Guinee en overtuigden de VN zo ook mede om de nodige maatregelen te nemen in de vorm van resoluties en het uitsturen van een onderzoeksteam naar de regio.

Sindsdien engageert de IMO zich voor de capaciteitsuitbouw in de regio door middel van onder meer maritieme veiligheidstrainingen, seminars en *table top exercises*. De huidige initiatieven van de IMO kunnen allen gekaderd worden binnen de bredere context van Resoluties 2018 en 2039 van de VN-Veiligheidsraad, de relevante resoluties van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, de *South Atlantic Peace and Cooperation Zone*¹⁶⁶⁵ en de maritieme veiligheidsstrategieën van de

¹⁶⁶⁰ Zie Statement by the President of the Security Council (14 augustus 2013), *UN Doc. S/PRST/2013/13* (2013), 2; M. CRIPPA, "Regional States Play Key Role in Fight against Piracy in West Africa", *Communis Hostis Omnium*, 7 september 2013; Statement by the President of the Security Council.

¹⁶⁶¹ Zie Statement by the President of the Security Council (14 augustus 2013), *UN Doc. S/PRST/2013/13* (2013), 2-3.

¹⁶⁶² Zie M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 8.

¹⁶⁶³ Zie "IMO Factsheet: West Africa", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017); A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 2; J. R. HODGSON, "The Role of the International Maritime Organization in Combatting Piracy", *Marine Affairs Program* 2012.

¹⁶⁶⁴ *Supra* IV.3.2.2.

¹⁶⁶⁵ Zie Declaration of a zone of peace and co-operation in the South Atlantic (27 oktober 1986), *UN Doc. A/RES/41/11* (1986).

ECCAS, de ECOWAS en de GGC. De IMO opereert steeds in nauw overleg met andere VN-instanties (voornamelijk UNODC, UNOCA en UNOWA), internationale partners (EU, G7++FOGG, INTERPOL, World Customs Organization, International Organization for Migration, ...) en de lidstaten.¹⁶⁶⁶ Voortbouwend op de regionale initiatieven en strategieën tracht het via politieke druk, adequate ondersteuning en doorgedreven samenwerking de maritieme beveiliging in de Golf van Guinee op duurzame wijze naar een hoger niveau te tillen.

3.3.2.2.2 Resolutie A.1069(28)

In navolging van resoluties 2018 en 2039 van de VN-Veiligheidsraad nam men eind 2013, tijdens de 28^{ste} sessie van de Algemene Vergadering van de IMO, unaniem resolutie A.1069(28) aan, die de aan de gang zijnde initiatieven van de IMO ter preventie en bestrijding van piraterij, *armed robbery against ships* en andere illegale activiteiten in de Golf van Guinee ondersteunt.¹⁶⁶⁷ De resolutie roept de betrokken staten onder meer op om in nauwe samenwerking met de internationale en regionale organisaties en binnen de krijtlijnen van het internationaal recht alle mogelijke maatregelen te nemen om te verzekeren dat piraterijdaden of -pogingen in de kiem worden gesmoord en plannen om dergelijke handelingen te stellen ontmoedigd worden. Het was de bedoeling om alle gekaapte schepen en gegijzelde zeevarenden zo snel mogelijk te bevrijden.

De resolutie spoort de lidstaten daarnaast aan om financiële bijdragen te overwegen en samen met de IMO de landen uit de Golf van Guinee te helpen bij de ontwikkeling van de nationale en regionale capaciteiten om het recht in hun wateren te handhaven, piraterij en gerelateerde misdrijven te voorkomen en de verantwoordelijke daders aan te houden, te vervolgen en te bestraffen.¹⁶⁶⁸ Sinds de aanneming van de resolutie heeft de IMO al heel wat ondernomen om voornoemde doelstellingen te bereiken en ondersteunt het de regionale staten bij de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* en het *IMO-MOWCA MoU* door middel van regionale en subregionale trainingsactiviteiten met het oog op het verspreiden van *best practices*, het opbouwen van vertrouwen en het ontwikkelen van grensoverschrijdende samenwerking.¹⁶⁶⁹ De initiatieven van de IMO focussen voornamelijk op opleiding, capaciteitsuitbouw, wetontwikkeling en informatie-uitwisseling en in verschillende gevallen wordt samengewerkt met andere VN-instanties en internationale partners, wat de onderlinge uitwisseling van specifieke kennis en expertise omtrent uiteenlopende kwesties bevordert.

De regionale actoren worden sowieso nauw betrokken: in kwesties omtrent maritieme beveiliging en piraterijbestrijding wordt steeds overlegd met regionale organisaties zoals de PMAWCA, de MOWCA,

¹⁶⁶⁶ Zie “IMO Factsheet: West Africa”, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁶⁷ Zie Prevention and Suppression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea (29 november 2013), *IMO Doc. A 28/Res.1069* (2014); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 385; “EU Strategy on the Gulf of Guinea”, Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁶⁶⁸ Zie Prevention and Suppression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea (29 november 2013), *IMO Doc. A 28/Res.1069* (2014), 5.

¹⁶⁶⁹ Zie “IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa”, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrica/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

de ECCAS, de ECOWAS en de GGC.¹⁶⁷⁰ In maart 2015 werd tevens een IMO-expert ingezet in het *Inter-Regional Coordination Centre* om de plaatselijke actoren te begeleiden en bij te staan.¹⁶⁷¹ De IMO is een groot voorstander van het toepassen van *lessons learned* uit andere relevante initiatieven in Afrika: in samenwerking met het *NMIOTC* organiseerde het in september 2015 een trainingscursus omtrent strafrechtelijk onderzoek inzake maritieme criminaliteit waarop rechtshandavingspersoneel van zowel de lidstaten van de *Yaoundé Code of Conduct* als de *Djibouti Code of Conduct* werden uitgenodigd.¹⁶⁷² Door samen deze opleiding te volgen, konden waardevolle ervaringen en knowhow uitgewisseld worden en op die manier tracht de IMO haar 'Africa-to-Africa'-aanpak vorm te geven.

3.3.2.2.3 IMO Strategy for Implementing Sustainable Maritime Security Measures in West and Central Africa

Nieuwe updates van de strategie van de IMO met betrekking tot de maritieme beveiliging in de Golf van Guinee, getiteld '*Implementing Sustainable Maritime Security Measures in West and Central Africa*', worden regelmatig gepubliceerd: het wordt immers als een 'levend' document beschouwd, dat voortdurend wordt aangepast naargelang de voortgang in het project.¹⁶⁷³ In de strategie worden de reeds ondernomen initiatieven geschetst en biedt men een overzicht van het werk dat nog voor de boeg ligt, met identificatie van de voornaamste prioriteiten. De voornaamste werkpunten ter implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* en het *IMO-MOWCA MoU* die in het strategisch document ontwaard kunnen worden, betreffen onder meer de oprichting van een nationaal maritiem beveiligingscomité ter coördinatie van de activiteiten van de verschillende instanties, het opstellen van een nationale strategie en doelgerichte implementatieplannen, de effectieve vervolging van gearresteerde piraterijverdachten, de creatie van nationale contactpunten en informatie-uitwisselingscentra, betere monitoring van het maritiem domein en het uitwerken van een maritiem beveiligingssysteem dat alles in kaart brengt.¹⁶⁷⁴

Het einddoel van de IMO is om de betrokken staten te bewegen tot de ontwikkeling van doeltreffende piraterijwetgeving, de opbouw van gecoördineerde bestrijdingsmechanismen en de opleiding van goed getraind operationeel, technisch en logistiek personeel, zodat de maritieme handel in de Golf van Guinee terug een opmars kan kennen.¹⁶⁷⁵ Als deel van de algemene aanpak ter

¹⁶⁷⁰ Zie "IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa", <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrica/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁷¹ Zie o.a. Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 20.

¹⁶⁷² Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 8; "IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa", <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrica/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁷³ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015.

¹⁶⁷⁴ De reeks doelstellingen worden in de laatste bijlage van de strategie nog eens gedetailleerd overlopen en in specifieke aandachtspunten opgesplitst (zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, Annex C).

¹⁶⁷⁵ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 5.

verwezenlijking van duurzame maritieme beveiliging in West- en Centraal-Afrika wil de IMO een allesomvattend technisch steunprogramma ontwikkelen voor de regio en is het bereid om zorgvuldig geselecteerde experts te plaatsen in een aantal landen, die duidelijk hebben aangegeven dat ze maritieme rechtshandhaving ernstig nemen: op deze manier wordt de soevereiniteit en verantwoordelijkheid van de betrokken staten bevestigd, maar kunnen via een hechte, vertrouwelijke dialoog met de nationale autoriteiten mooie resultaten bereikt worden.¹⁶⁷⁶ Sommige landen hebben evenwel nood aan specifieke ondersteuning op maat.¹⁶⁷⁷ De IMO biedt heel wat hulp inzake maritieme beveiliging aan, maar kan ook op andere vlakken opereren: zo kan het een bredere analyse van de noden van een land faciliteren en vervolgens als bemiddelaar optreden ten aanzien van internationale ontwikkelingspartners om expertise aan te leveren die buiten het onmiddellijke werkingsveld van de IMO ligt. De IMO benadrukt dat het cruciaal is dat de betrokken landen zelf stilstaan bij hun voornaamste werkpunten met het oog op de te behalen objectieven, aangezien dit een efficiënte coördinatie van de inspanningen, een betere afstemming op de beschikbare middelen en een grotere betrokkenheid garandeert. Dialoog met de nationale autoriteiten blijft evenwel nodig om hen te begeleiden tijdens dit proces en in de nodige opvolging te voorzien.

De focus ligt op de ondersteuning van de *Yaoundé Code of Conduct* en het *IMO-MOWCA MoU*, maar één van de objectieven die de IMO uiteraard ook tracht te verwezenlijken, is de effectieve implementatie en handhaving van de *SOLAS Convention* en de *ISPS Code*, waarbij de aandacht voornamelijk gevestigd wordt op de bepalingen omtrent *LRIT*, bedreiging van schepen en de havengerelateerde beveiligingsmaatregelen van de *ISPS Code*.¹⁶⁷⁸ Binnen deze context kan zowel technische als juridische ondersteuning worden aangeboden en de nood hieraan wordt beoordeeld door de betrokken staten of de IMO. Juridische hulp gebeurt doorgaans door het aanwijzen van een expert, die de betrokken staat bijstaat bij de implementatie van de IMO-instrumenten in het nationaal recht, maar seminaries en workshops kunnen ook worden voorzien.¹⁶⁷⁹ Technische ondersteuning kan op zijn beurt heel wat verschillende vormen aannemen, zoals nationale drills, *self-assessment* workshops en seminaries omtrent *maritime situational awareness*.¹⁶⁸⁰ De snelheid waarmee de landen vooruitgang boeken is afhankelijk van uiteenlopende factoren en de verschillen zijn groot: sommige landen staan reeds heel ver in de implementatie van voornoemde IMO-instrumenten, terwijl andere staten dit proces slechts recent hebben aangevat.¹⁶⁸¹ De begeleiding moet dus vaak op maat worden aangeleverd en coördinatie van deze inspanningen met internationale ontwikkelingspartners is geen overbodige luxe.

¹⁶⁷⁶ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 10.

¹⁶⁷⁷ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 7.

¹⁶⁷⁸ Zie o.a. regulering V/19.2 Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974, *United Nations Treaty Series*, vol. 1184, 278-453; regulering XI-2/7 Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974, *United Nations Treaty Series*, vol. 1184, 278-453.

¹⁶⁷⁹ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 5.

¹⁶⁸⁰ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 6.

¹⁶⁸¹ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 7.

Hoewel vooral de nood aan een geïntegreerde aanpak inzake maritieme rechtshandhaving en de creatie van nationale comités, beleidslijnen en procedures wordt benadrukt, probeert de IMO ook de beheersvaardigheden van de bevoegde instanties aan te sterken.¹⁶⁸² De IMO werkt daarom samen met zijn partners om regionale trainingsoefeningen te organiseren en ook de wetgeving van de betrokken landen wordt aan een doorlichting onderworpen. Coördinatie tussen de verschillende actoren is cruciaal en daarom organiseerde de IMO in april 2015 samen met de *UNODC*, het *Africa Centre for Strategic Studies* en *AFRICOM* de workshop ‘*Maritime Security and Law Enforcement*’ in Yaoundé: de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* door de betrokken staten werd in kaart gebracht en beoordeeld.¹⁶⁸³ Er werd gefocust op de belangrijkste zuilen van de *Yaoundé Code of Conduct* en de deelnemende landen toonden een grote collectieve bereidheid om via adequate implementatie de veiligheid in de Golf van Guinee te herstellen.

Enkele visies die naar voor komen in het strategisch document zijn daarnaast interessant: zo ziet de IMO in de beoogde interdisciplinaire samenwerking tussen overheidsdiensten niet alleen een manier om de coördinatie tussen de uiteenlopende actoren te verhogen, maar ook een methode om optimale benutting van de bestaande middelen te realiseren.¹⁶⁸⁴ Met het oog op efficiëntie moet er volgens de IMO creatief worden nagedacht en samenwerking tussen civiele en militaire eenheden dient allerminst geschuwd te worden. Verder is de IMO ervan overtuigd dat de toewijzing van expertise in verschillende landen en het faciliteren van de onderlinge communicatiemiddelen de nationale prestaties, regionale coöperatie en informatie-uitwisseling in toenemende mate vooruit zal stuwten, gelet op de *peer pressure* die zal ontstaan door landen die een voortrekkersrol aannemen en de verschillende succesvolle implementatiewijzen die gedemonstreerd zullen worden.¹⁶⁸⁵ Financiering van de IMO-initiatieven gebeurt grotendeels via het *IMO West and Central Africa Maritime Security Trust Fund*, dat gelanceerd werd in 2013 en afhankelijk van de ontvangen bijdragen de uiteenlopende acties ondersteunt.¹⁶⁸⁶ Het betreft een vrijwillig fonds dat openstaat voor donaties van staten, organisaties en particulieren die willen bijdragen aan de samenwerkingsprojecten en capaciteitsuitbouw in de Golf van Guinee: schenkingen kunnen gedaan worden voor algemene maritieme beveiligingsdoeleinden of kunnen toegewezen worden aan specifieke initiatieven binnen het programma.¹⁶⁸⁷ Net zoals bij het *Djibouti Code of Conduct Trust*

¹⁶⁸² Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 7-8.

¹⁶⁸³ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 8.

¹⁶⁸⁴ Het is bijvoorbeeld niet steeds noodzakelijk om een nieuwe kustwachteenheid op te zetten om de gerelateerde functies adequaat te kunnen uitoefenen, aangezien dergelijke maritieme rechtshandavingstaken in principe ook door marineschepen vervuld kunnen worden (zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 10).

¹⁶⁸⁵ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 10.

¹⁶⁸⁶ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 3; “IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa”, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrica/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017); “IMO Factsheet: West Africa”, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁸⁷ Het *IMO West and Central Africa Maritime Security Trust Fund* ontving reeds gulle bijdragen van Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk, Nigeria, China, Japan en Angola en blijft op zoek gaan naar nieuwe

Fund bevinden lidstaten, intergouvernementele organisaties waarmee de IMO relaties onderhoudt en ngo's met raadgevende status zich tevens in de mogelijkheid om de initiatieven van de IMO te ondersteunen via concrete hulp in natura.¹⁶⁸⁸ Ondertussen bleef men de IMO-strategie actualiseren en werden nieuwe versies uitgebracht die de actuele ontwikkelingen en voortgang in rekening namen.¹⁶⁸⁹

3.3.2.2.4 IMO Table Top Exercises

Cruciaal in de algemene strategie van de IMO ter versterking van de maritieme beveiliging in de Golf van Guinee zijn de *table top exercises*: het betreft de eerste belangrijke stap in de gefaseerde aanpak van de IMO, die focust op capaciteitsuitbouw op nationaal niveau.¹⁶⁹⁰ De oefeningen zijn voornamelijk gericht op het kaderpersoneel van de relevante overheidsdiensten (waaronder de nationale maritieme administraties, politie, marine, kustwacht, reddingsdiensten, douane, havenbedrijven, inlichtingendiensten, Buitenlandse Zaken, Financiën en het Openbaar Ministerie) en stellen de regionale landen in staat lacunes en werkpunten in hun maritieme beveiligingsstrategieën te identificeren. De *table top exercises* strekken ertoe om een interdisciplinaire aanpak te promoten en trachten de nood aan een coherente maritieme rechtshandavingsstrategie te benadrukken: overleg tussen verschillende overheidsdiensten, agentschappen en stakeholders wordt gestimuleerd en het belang van goede onderlinge samenwerking wordt gedemonstreerd.¹⁶⁹¹ Ze dienen tevens om uit te zoeken hoe de IMO of andere partners de betrokken staten zo goed mogelijk kunnen helpen bij de uitbouw van hun maritieme beveiligingscapaciteiten.

Om de vermelde doelstellingen te bereiken, nemen de oefeningen uiteenlopende, evoluerende scenario's aan, waarbij het de bedoeling is om de respectieve rollen, verantwoordelijkheden, methodes en procedures van de betrokken overheidsdiensten en andere relevante actoren te bepalen, zowel bij routineoperaties als in geval van een incident.¹⁶⁹² De scenario's, die telkens een vorm van dienstoverschrijdende samenwerking behoeven, variëren qua complexiteit en moeten de deelnemers toelaten om hun collectieve beslissingsvaardigheden aan te scherpen. Aan het einde van de *table top exercise* kan een accuraat beeld gevormd worden van de werkpunten van de betrokken staat en wordt uitgewezen waar de IMO, eventueel in samenwerking met andere VN-instanties, nog

donoren (zie "IMO Factsheet: West Africa", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017)).

¹⁶⁸⁸ Zie "IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa", <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrika/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁸⁹ Zie o.a. International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO april 2017.

¹⁶⁹⁰ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014, 14; "IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa", <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrika/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁹¹ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14; "IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa", <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrika/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁹² Zie "IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa", <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrika/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

ondersteuning kan bieden. De voorstellen die na afloop van een dergelijke twee dagen durende oefening worden opgemaakt, gaan van het ontwikkelen van een nationale maritieme beveiligingsstrategie tot de creatie van een relevant nationaal comité of het opstellen van specifieke implementatieplannen of -procedures.

Sinds 2012 werden er oefeningen gehouden in bijna alle landen van de Golf van Guinee en het was alvast duidelijk dat deze tot resultaten leidden.¹⁶⁹³ De betrokken landen werden bewust gemaakt van het belang van het maritiem domein en werden aangespoord om de samenwerking tussen verschillende overheidsdiensten en de relevante capaciteiten naar een hoger niveau te tillen.¹⁶⁹⁴ Om de cruciale boodschappen van de *table top exercises* op havenniveau kracht bij te zetten, besloot de IMO in juli 2013 tevens om samen met de PMAWCA een regionaal seminarie omtrent maritieme en havenbeveiliging te organiseren in Benin, waarop experts van relevante VN-instanties en verschillende internationale partners een lezing gaven.¹⁶⁹⁵ De studiedag getuigt van het aanhoudend engagement van de IMO om ondersteuning te bieden aan de landen uit de regio en is een voorbeeld van de samenwerkingsgeest die de *Yaoundé Code of Conduct* kenmerkt.

3.3.2.3 UNODC

3.3.2.3.1 Situering

Zoals reeds eerder werd aangehaald, startte de UNODC in 2014 het *West Africa Programme* op onder de koepel van het *Maritime Crime Programme*, dat het enkel op piraterijbestrijding in Oost-Afrika gerichte *Counter Piracy Programme* opvolgde en een breder werkingsveld ambieerde.¹⁶⁹⁶ Het VN-orgaan, dat een cruciale partner was in de strijd tegen de Somalische piraterij en daar schitterende resultaten boekte, wou zo ook de West-Afrikaanse staten bijstaan bij het realiseren van maritieme capaciteitsuitbouw, judiciële hervorming en adequate piraterijvervolging. In de door de UNODC in 2013 gepubliceerde studie '*Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment*' werd de piraterij in de Golf van Guinee immers nogmaals bestempeld als een gevaarlijke bedreiging, die mits het uitblijven van een adequate aanpak zeker het potentieel heeft om veel grotere proporties aan te nemen.¹⁶⁹⁷ De piraterij rond de Hoorn van Afrika nam de laatste jaren weliswaar af, maar in de Golf van Guinee, waar het sterk verweven is met de olie-industrie en kan profiteren van een groeiende zwarte markt voor brandstoffen, was het aan een opmars bezig. Ondanks de

¹⁶⁹³ Na de eerste, zeer succesvolle *table top exercise* in Ghana in juli 2012 besloot het land om zijn nationaal maritiem beveiligingscomité nieuw leven in te blazen en de IMO werkte samen met de Ghanese autoriteiten om een maritieme beveiligingsstrategie te ontwikkelen. Ook Liberia besloot na afloop van de oefening om een nationaal maritiem beveiligingscomité op te richten (zie "IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa", <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrica/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017)).

¹⁶⁹⁴ Zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 6-7.

¹⁶⁹⁵ Zie "IMO Factsheet: Strengthening Maritime Security in West and Central Africa", <http://www.imo.org/en/ourwork/security/westafrica/pages/strengthening-maritime-in-west-and-central-africa.aspx> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁹⁶ Zie UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014; UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2015, UNODC december 2015; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014; "UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme – West Africa", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/west-africa-division.html> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁶⁹⁷ Zie Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment, UNODC februari 2013.

contrasterende piraterijmodellen in Oost- en West-Afrika, meende de *UNODC* dat het met de *lessons learned* inzake Somalische piraterij en zijn ervaring met betrekking tot maritieme capaciteitsuitbouw en regionale coördinatie een unieke plaats innam en zeker een bijdrage kon leveren in de strijd tegen de West-Afrikaanse piraterij. Vanaf 2015 werd het *West Africa Programme* wel omgedoopt tot het *Atlantic Ocean Programme*, een kleine wijziging die samen met de hernoeming van het overkoepelend project naar het *Global Maritime Crime Programme (GMCP)* werd doorgevoerd.¹⁶⁹⁸

3.3.2.3.2 *Strategy in Relation to Piracy, Armed Robbery Against Vessels, and Maritime Crime in the Gulf of Guinea Region*

In navolging van Resoluties 2018 en 2039 van de VN-Veiligheidsraad ontwikkelde het *Maritime Crime Programme* een *Strategy in Relation to Piracy, Armed Robbery Against Vessels, and Maritime Crime in the Gulf of Guinea Region*.¹⁶⁹⁹ De voornaamste focus van de strategie ligt op capaciteitsuitbouw inzake strafrechtelijk bestel en doeltreffende maritieme rechtshandhaving. De *UNODC* bereidde zijn werk voor door in december 2013 een workshop (*Legal Facilitation of Gulf of Guinea Maritime Law Enforcement*) te organiseren voor rechtshandavings- en juridisch personeel uit de regio, zodat de maritieme risicosituatie in kaart kon worden gebracht en potentiële opportuniteiten voor regionale coördinatie en capaciteitsuitbouw geïdentificeerd werden.¹⁷⁰⁰ Als reactie op de noden en prioriteiten die tijdens deze verkenningsfase werden ontwaard, begon het *MCP* evaluaties van de nationale wetgeving door te voeren om uit te maken of de betrokken staten over de nodige strafrechtelijke instrumenten beschikken om piraterij en andere maritieme criminaliteit efficiënt te bestrijden.

Er kon al snel worden vastgesteld dat er heel wat werk voor de boeg lag: uit de doorgevoerde analyses bleek dat geen enkele staat over de vereiste combinatie van jurisdictiebepalingen, strafwetgeving, vervolgingscapaciteit en een adequaat judicieel bestel beschikte om piraterij doeltreffend te bekampen.¹⁷⁰¹ Deze juridische lacunes opvullen betrof dus een absolute prioriteit, maar er vloeiden ook andere aanbevelingen voort uit de voorbereidende workshop: de capaciteit van de maritieme rechtshandavingsinstanties moest worden uitgebreid, het maritiem beveiligingsbeleid was toe aan een grondige hervorming, de nationale en regionale coördinatie moest worden opgekrikt en de expertise van alle betrokken instanties moest worden verhoogd. Op vlak van maritieme rechtshandhaving werden alvast conferenties georganiseerd waarop de betrokken landen knowhow en ervaringen konden uitwisselen.¹⁷⁰² De *UNODC* werkte daarbij nauw samen met andere partners in de regio, zodat alles goed gecoördineerd werd en er geen overbodige dubbele inspanningen werden geleverd. De implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* werd als leidraad gebruikt voor de assistentie aan de regionale staten en het *MCP* ondersteunde daarnaast het *Interregional Coordination Centre* en het *MTISC-GoG*, dat midden 2016 werd vervangen door *MDAT-GoG*.¹⁷⁰³

¹⁶⁹⁸ Zie o.a. *UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2015*, *UNODC* december 2015; *UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2016*, *UNODC* februari 2017.

¹⁶⁹⁹ Zie "UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme – West Africa", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/west-africa-division.html> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁷⁰⁰ Zie *UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014*, *UNODC* december 2014, 21.

¹⁷⁰¹ Zie *UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014*, *UNODC* december 2014, 21.

¹⁷⁰² Zie "UNODC Factsheet: Maritime Crime Programme – West Africa", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/west-africa-division.html> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

¹⁷⁰³ *Infra* IV.3.4.1.3.

3.3.2.3.3 Werkzaamheden

Er werden specifieke wetshervormingsprogramma's ontwikkeld in Togo, Benin, Nigeria en Gabon, waarin de landen geassisteerd werden bij het opstellen van adequate relevante wetgeving en opleidingen voor rechters en openbaar aanklagers werden aangeboden om deze bepalingen correct en efficiënt toe te passen: de UNODC hielp om de nationale wetgeving aan te passen aan het heersend internationaal recht door onder meer de definitie van het piraterijmisdrijf aan te scherpen en het principe van de universele jurisdictie in te voeren en de judiciële actoren werden vertrouwd gemaakt met de toepassing van het zeerecht.¹⁷⁰⁴ Er werd daarbij ook gefocust op de coördinatie tussen de betrokken actoren, zodat een coherente en duurzame aanpak gegarandeerd kon worden: in juli en oktober 2015 werden coördinatievergaderingen gehouden voor rechters en openbaar aanklagers van de vier landen om hun respectieve wetgeving en rechtspraak inzake maritieme criminaliteit te bespreken en het MCP voorzag in gezamenlijke training en opleiding via workshops in Benin en Togo.¹⁷⁰⁵ Om het overzicht te behouden over alle bestaande en beoogde initiatieven van het *Maritime Crime Programme – West Africa* werd tevens een *fulltime UNODC*-coördinator aangeduid en er werd veel aandacht besteed aan planning van nieuwe acties en implementatieschema's.¹⁷⁰⁶

Naast de initiatieven in Nigeria, Benin, Togo en Gabon, die tijdens de eerste fase van het *Maritime Crime Programme – West Africa* de voornaamste begunstigden leken, besloot de UNODC om in april 2015 een beoordelingsmissie naar Ghana en Sao Tomé en Príncipe te sturen, die als pilootlanden werden uitgekozen om deel uit te maken van de volwaardige ondersteuningsaanpak van het VN-orgaan.¹⁷⁰⁷ De maritieme rechtshandavingscapaciteiten werden beoordeeld door een evaluatieteam en er werden gesprekken gehouden met de belangrijkste actoren en stakeholders. Dit resulteerde uiteindelijk in één belangrijke aanbeveling: het plaatsen van een mentor in de nationale maritieme rechtshandavingsinstantie van elk land, ter ondersteuning van de dagelijkse activiteiten en het ontwikkelen van adequate operationele procedures, zou de aanpak van maritieme criminaliteit aanscherpen. Er werd tevens aandacht besteed aan de 'Africa-to-Africa'-aanpak of 'South-South Cooperation', aangezien het *Maritime Crime Programme* judiciële actoren uit Sao Tomé en Príncipe, Ghana en Togo uitnodigde om in oktober 2015 een bezoek te brengen aan de Seychellen, die een succesvol vervolgingsmodel voor piraterij uitgewerkt hadden: het volledige vervolgingsproces, vanaf de overdracht van de verdachten, het onderzoek en de strafrechtelijke voorbereiding tot de rechtszaak zelf en de opsluiting van de veroordeelde misdadigers, werd aanschouwelijk gemaakt aan de West-Afrikaanse collega's en dergelijke informele uitwisseling van ervaring en knowhow bleek van onschatbare waarde.¹⁷⁰⁸

3.3.3 Europese Unie

¹⁷⁰⁴ Zie UNODC *Maritime Crime Programme: Annual Report 2015*, UNODC december 2015, 37; UNODC *Maritime Crime Programme: Annual Report 2014*, UNODC december 2014, 21.

¹⁷⁰⁵ Zie UNODC *Maritime Crime Programme: Annual Report 2015*, UNODC december 2015, 37.

¹⁷⁰⁶ Zie UNODC *Maritime Crime Programme: Annual Report 2014*, UNODC december 2014, 22.

¹⁷⁰⁷ Zie UNODC *Maritime Crime Programme: Annual Report 2015*, UNODC december 2015, 38.

¹⁷⁰⁸ Zie UNODC *Maritime Crime Programme: Annual Report 2015*, UNODC december 2015, 38.

3.3.3.1 Situering

Binnen de context van de piraterijproblematiek in de Golf van Guinee kan evenmin naast de rol van de Europese Unie gekeken worden: hoewel veiligheidsrisico's in andere continenten op het eerste zicht niet tot het oorspronkelijk bevoegdheidsdomein van deze organisatie behoren, is al meermaals aangetoond dat dergelijke problemen de EU niet onberoerd laten.¹⁷⁰⁹ Daarnaast dient er uiteraard ook rekening te worden gehouden met de diverse belangen die de regio voor haar lidstaten vertegenwoordigt, want de Golf van Guinee is cruciaal voor de Europese olie- en gasbevoorrading¹⁷¹⁰, de maritieme handel van en naar de Golf van Guinee wordt voornamelijk ondernomen door bedrijven die in de EU gevestigd zijn, er bevinden zich veel Europese schepen in de Golf van Guinee¹⁷¹¹ en de Europese Unie is de belangrijkste uitvoermarkt voor heel wat landen uit de regio. Elke verstoring van de handel in de Golf van Guinee veroorzaakt dus hogere prijzen voor de Europese consument en heeft een grote impact op de bedrijfsvoering in de EU: een groot deel van de kosten ten gevolge van piraterij wordt namelijk gedragen door de scheepvaartindustrie en de menselijke kost wordt daarenboven getorst door een kleine groep zeevarenden en hun families.¹⁷¹² Rekening houdend met deze effecten en gelet op het stijgend geweldspatroon tegen zeevarenden kunnen de acties van de EU dus makkelijk verklaard worden.¹⁷¹³ Er bestond namelijk ook gegronde bezorgdheid dat de terrorismedreiging, illegale visserij, oliediefstal en andere vormen van georganiseerde misdaad enkel zouden groeien en de stabiliteit in de regio verder zouden ondermijnen. Voortbouwend op de aanwezige politieke wil wou men de maritieme beveiliging in de Golf van Guinee op duurzame wijze verbeteren, wat moet resulteren in verhoogde handel, economische welvaart en politieke stabiliteit.¹⁷¹⁴ Men stak het niet onder stoelen of banken dat economische overwegingen zeker tot de drijfveren voor deze acties behoorden, maar het was van vitaal belang om orde op zaken te stellen, gezien de geanticiperde groei en het gunstig demografisch profiel van de regio.¹⁷¹⁵ Naar aanleiding van de problematische piraterijopstoot in de Golf van Aden voorzag de Europese Unie al in een militaire operatie en diverse steunprogramma's, maar ook in de Golf van

¹⁷⁰⁹ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 7; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 28; A. ORILOLO, "The Multilateral Approach of the EU Maritime Security Policy: The Fight against Piracy, Terrorism and Violence at Sea", *The Global Community* 2009, 251-266; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013; SAMI Members Briefing April 2015.

¹⁷¹⁰ De West-Afrikaanse regio staat in voor maar liefst dertien procent van de olie-import en zes procent van de gasinvoer van de EU (zie o.a. Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 8; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 2).

¹⁷¹¹ Op een willekeurig moment telt de Golf van Guinee gemiddeld 30 tot 40 schepen die een EU-lidstaat als vlaggenstaat of een Europese eigenaar hebben (zie o.a. Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 8).

¹⁷¹² Zie o.a. C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 1.

¹⁷¹³ Zie o.a. Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 6.

¹⁷¹⁴ Zie EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 1.

¹⁷¹⁵ Zie o.a. SAMI Members Briefing April 2015, 3.

Guinee wou de EU haar steentje bijdragen en wordt ze thans als een belangrijke partner beschouwd.¹⁷¹⁶

3.3.3.2 Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme

De EU zag net als de VN in dat de piraterij in de Golf van Guinee ondanks bepaalde bestrijdingsacties alarmerend bleef stijgen en kwam daarom begin 2013 op de proppen met een nieuw project binnen het *Critical Maritime Routes*-programma, specifiek gericht op maritieme beveiliging in de betrokken regio.¹⁷¹⁷ Het *Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea (CRIMGO)*-programma, dat een uitbreiding vormt op de andere *CMR*-programma's die sinds 2009 werden ingesteld in de westelijke Indische Oceaan en Zuidoost-Azië, focust op specifieke vaarroutes en moet voor veiligheid zorgen in de zwaar geteisterde Golf van Guinee.¹⁷¹⁸ Het werkingsveld van het project, dat een mooi budget toegekend kreeg en binnen het Stabiliteitsinstrument moet worden gekaderd, beslaat de wateren van zeven West-Afrikaanse staten (Benin, Kameroen, Equatoriaal-Guinea, Gabon, Sao Tomé en Principe, Nigeria en Togo).¹⁷¹⁹ *CRIMGO* heeft tot doel om de informatie-uitwisseling, dienstoverschrijdende samenwerking en regionale coördinatie in de Golf van Guinee te optimaliseren: de belangrijkste ambities van het project betreffen het opzetten van structurele regionale maritieme beveiligingstraining¹⁷²⁰, het creëren van een efficiënt informatienetwerk tussen de betrokken staten en organisaties, het verbeteren van de kustwachtfuncties en het ontwikkelen van operationele capaciteiten via gezamenlijke oefeningen.¹⁷²¹ Het programma blijft wel constant in beweging: door middel van permanente beoordelingsprocedures kunnen wenselijke aanpassingen aan het programma snel geïdentificeerd en doorgevoerd worden. Het onderging ondertussen al een herziening om zich aan te passen aan de regionale initiatieven in het kader van het Yaoundé-proces. Sindsdien focust het op twee belangrijke componenten: regionale samenwerking en informatie-uitwisseling op vlak van maritieme beveiliging staan naast maritieme opleiding en training centraal.¹⁷²² De eerste component veruitwendigt zich door de aanwezigheid van een expert die de

¹⁷¹⁶ Zie o.a. Aanbeveling 2010/159/EU van de Commissie van 11 maart 2010 betreffende zelfbeschermings- en preventiemaatregelen tegen piraterij en gewapende aanvallen tegen vaartuigen, *P.B. L* 67/13 van 17 maart 2010; "Maritime Transport: Seminar to strengthen the fight against piracy and armed robbery", Europese Unie, 28 maart 2012.

¹⁷¹⁷ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 20; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 3-4; Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 20; "New EU initiative to combat piracy in the Gulf of Guinea", Europese Unie, 10 januari 2013; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷¹⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 20; A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 109; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷¹⁹ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 20; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 3.

¹⁷²⁰ De trainingen voor de betrokken overheidsinstanties van de begunstigde landen nemen voornamelijk de vorm aan van opleidingen en workshops, worden zowel in het Frans als het Engels aangeboden en gaan door in de *Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM)* in Abidjan en de *Regional Maritime University (RMU)* in Accra (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 20).

¹⁷²¹ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 20; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 3-4; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷²² Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 20.

activiteiten van het *Inter-Regional Coordination Centre* ondersteunt, maar zou in de toekomst nog verder ontwikkeld worden.¹⁷²³ De tweede component kreeg reeds vorm door verschillende regionale maritieme trainingen en crisisrespons oefeningen met Nigeria, Benin, Togo en Kameroen.

3.3.3.3 EU Strategy on the Gulf of Guinea

In augustus 2013 verklaarde de EU dat het klaar was om haar inspanningen naar een hoger niveau te tillen door een specifieke maritieme beveiligingsstrategie voor de Golf van Guinee uit te werken: er zou gefocust worden op het verstrekken van training en opleiding, het lanceren van socio-economische ontwikkelingsprogramma's, het verlenen van militair advies en het ondersteunen van de coördinatie tussen de marinevloten van de West-Afrikaanse staten.¹⁷²⁴ Met een nieuw strategisch kader voor de Golf van Guinee beoogde de EU de internationale inspanningen voor de piraterijbestrijding in de regio te leiden: de *EU Strategy on the Gulf of Guinea*, die nogmaals het belang van de regio en de sterke band met de Afrikaanse partners bevestigde, werd in maart 2014 geïntroduceerd.¹⁷²⁵ Het was ontworpen om het Yaoundé-proces te ondersteunen en is gebaseerd op de *joint communication 'Elements for the EU's Strategic response to the Gulf of Guinea'*, die eind 2013 werd uitgestuurd.¹⁷²⁶ Het territoriaal toepassingsgebied van de strategie werd ruim geformuleerd door alle kuststaten van Senegal tot Angola, inclusief de eilanden Kaapverdië en Sao Tomé en Principe, op te nemen en het doel van de strategie was duidelijk: de EU wou de nauwe samenwerking met de regionale staten voortzetten en alle passende maatregelen nemen om de maritieme criminaliteit, illegale visserij en mensen-, drugs- en wapenhandel in de Golf van Guinee te bestrijden.¹⁷²⁷ Gelet op basisprincipes van de *Comprehensive Approach* zou men niet enkel focussen op de symptomen, maar ook aandacht hebben voor de onderliggende oorzaken van het probleem om de regionale stabiliteit op lange termijn te bevorderen: via een geïntegreerde aanpak trachtte de EU zowel op zee als aan land de aanwezige veiligheids-, beleids- en ontwikkelingsvraagstukken op coherente wijze op te lossen.¹⁷²⁸ De veelbelovende stappen op nationaal, regionaal en internationaal vlak werden erkend, maar de schaal, complexiteit en het uiteenlopend karakter van het piraterijfenomeen in de Golf van Guinee zorgden ervoor dat de problematiek nog meer aandacht behoeft.¹⁷²⁹ De Europese Raad nodigde de Commissie uit om in overleg met de lidstaten, de

¹⁷²³ Onder het *Instrument Contributing to Stability and Peace* werd bijkomend budget vrijgemaakt voor een nieuw initiatief, dat zou kaderen binnen de *EU Gulf of Guinea Strategy* en het bijhorend actieplan en zou focussen op capaciteitsuitbouw en betere informatie-uitwisseling tussen de centra, voornamelijk in zone D en E en geleidelijk uitbreidend naar alle zones (zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 20).

¹⁷²⁴ Zie "EU boost anti-piracy efforts", *Maritime Security Review*, 28 augustus 2013; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16.

¹⁷²⁵ Zie "EU adopts strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 21.

¹⁷²⁶ Zie Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31.

¹⁷²⁷ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 13; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷²⁸ Zie "Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷²⁹ Zie "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

getroffen regio en de belangrijkste partners een actieplan op te stellen ter uitvoering van de aangenomen strategie en jaarlijks te rapporteren omtrent de implementatie ervan.¹⁷³⁰

Sinds de aanname van de *Strategy on the Gulf of Guinea* werden er al verschillende voorbereidende acties ondernomen: de *European External Action Service (EEAS)*¹⁷³¹ briefte de West-Afrikaanse ambassadeurs, de Hoge Vertegenwoordiger van de Unie voor Buitenlandse Zaken en Veiligheidsbeleid organiseerde een meeting rond maritieme beveiliging en als *follow-up* werd in februari 2015 een ministeriële vergadering gehouden met EU- en AU-vertegenwoordigers, waarbij gefocust werd op de *lessons learned* en bekeken werd hoe er betere coördinatie en ervaringsuitwisseling omtrent maritieme beveiliging kon bereikt worden op het Afrikaans continent.¹⁷³² Er werd samengezeten met de ECCAS, de ECOWAS en de GGC in de aanloop naar de oprichting van het ICC in Yaoundé en de meetings van de G7++FOGG werden bijgewoond. Daarnaast bleef de Europese Unie via het *EU Institute for Security Studies (EUISS)*¹⁷³³ workshops en conferenties organiseren, waar zowel de regionale staten en internationale actoren als de academische wereld en de private sector het woord namen.¹⁷³⁴ Het organiseren van dergelijke waardevolle studiedagen en topbijeenkomsten leidde onmiddellijk tot zichtbare resultaten en de betrokken staten namen de maritieme dreiging duidelijk ernstig.

3.3.3.4 Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020

In maart 2015 nam de Europese Unie het *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020* aan, waarin de beoogde steunmaatregelen van de EU inzake maritieme beveiliging in de Golf van Guinee gedetailleerd worden weergegeven.¹⁷³⁵ Het actieplan heeft tot doel om de *EU Strategy on the Gulf of Guinea* in de praktijk om te zetten door middel van doelstellingen op korte (12 maanden), middellange (1-3 jaar) en lange termijn (3-5 jaar). Het betreft een zeer ambitieus project: talloze acties worden binnen vier strategische objectieven gecategoriseerd en er wordt voortgebouwd op de bestaande regionale strategieën en het elan dat door de Yaoundé-top werd gecreëerd.¹⁷³⁶ In overeenstemming met de *Yaoundé Code of Conduct* wil de EU gepaste steun bieden aan de regionale organisaties en betrokken staten en men beoogt om de interventies op vlak van ontwikkelingshulp, vredesopbouw, conflictpreventie en internationale veiligheid op coherente wijze uit te voeren, zodat ze onderling versterkend zouden werken.

De EU streefde een geïntegreerde, sectoroverschrijdende aanpak na en de dialoog met de ECCAS, de ECOWAS, de betrokken staten en andere stakeholders zou onderhouden worden om te garanderen dat men het eens was over wat nodig en haalbaar is.¹⁷³⁷ Regionale coöperatie is cruciaal, gelet op de moeilijk te patrouilleren maritieme grenzen waarrond veel van de piraterij-incidenten plaatsvinden,

¹⁷³⁰ Zie "Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷³¹ Website: www.eeas.europa.eu.

¹⁷³² Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 12.

¹⁷³³ Website: www.iss.europa.eu.

¹⁷³⁴ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 12.

¹⁷³⁵ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15; SAMI Members Briefing April 2015, 3.

¹⁷³⁶ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 5 en Annex A; SAMI Members Briefing April 2015, 3.

¹⁷³⁷ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 5; SAMI Members Briefing April 2015, 3.

maar optimale coördinatie tussen de EU-lidstaten en met de overige internationale partners is eveneens belangrijk: de Europese Unie zag in dat toenemende samenwerking binnen het kader van de *G7++FOGG*, in het bijzonder met de VN en de Verenigde Staten, enkel positieve effecten kon hebben bij het identificeren van de gebieden waarin verbeterde complementariteit en ‘*pooling and sharing*’ mogelijk zijn.¹⁷³⁸ Er moesten lessen worden getrokken uit de ervaringen van de EU rond de Hoorn van Afrika en alle initiatieven dienden op elkaar afgestemd te worden: de Europese Raad vroeg aan de Commissie en de Hoge Vertegenwoordiger van de Unie voor Buitenlandse Zaken en Veiligheidsbeleid om het actieplan in doorgedreven samenwerking met de regio en in nauw overleg met de lidstaten en internationale partners te implementeren, rekening houdend met de algemenere *EU Maritime Security Strategy* en het daaraan gekoppeld actieplan.¹⁷³⁹ Door het belang van dergelijk beleid en adequaat beheer van het maritiem domein te benadrukken, beoogde de EU tevens verhoogde handelssamenwerking en jobcreatie in de Golf van Guinee te bewerkstelligen: duurzame economische groei is immers cruciaal voor armoedebestrijding op lange termijn, wat één van de hoofdobjectieven is van het extern beleid van de Europese Unie.

Wat de implementatie van het *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020* betreft, zijn er zowel op vlak van financieringsmechanismen¹⁷⁴⁰ als op vlak van toepasbare maatregelen¹⁷⁴¹ zinvolle kruisbestuivingen mogelijk en is het belangrijk dat deze op een complementaire manier worden ingezet om de voornaamste prioriteiten aan te pakken.¹⁷⁴² Sommige acties werden reeds opgezet, andere initiatieven moeten nog ontwikkeld worden en bepaalde projecten wachten nog op bijkomende financiering. Er werd in elk geval aandacht besteed aan de synergie met bestaande initiatieven in de regio en men analyseerde steeds of onderlinge samenwerking of coördinatie mogelijk was.¹⁷⁴³ Capaciteitsuitbouw in de getroffen staten en regionale organisaties, zodat men op termijn zelf in staat is om de problematiek te bedwingen, neemt een belangrijke plaats in en de inspanningen van de EU-lidstaten, gaande van maatschappelijke of militaire ondersteuning tot de

¹⁷³⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 13.

¹⁷³⁹ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 3 en 13; Strategie van de Europese Unie voor maritieme veiligheid, Brussel, 24 juni 2014, 11205/14; EU-strategie voor maritieme veiligheid (EUSMV) – actieplan, Brussel, 16 december 2014, 17002/14; Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement en de Raad - Voor een open en veilig mondiaal maritiem domein: onderdelen voor een maritieme veiligheidsstrategie van de Europese Unie, Brussel, 6 maart 2014, JOIN(2014) 9; “EU Strategy on the Gulf of Guinea”, Europese Unie, 17 maart 2014; “Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea”, Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷⁴⁰ De financiële omkadering kan via diverse instrumenten gebeuren: het *Development Cooperation Instrument*, het *Instrument Contributing to Stability and Peace*, het *European Development Fund* of bijdragen van de EU-lidstaten zijn slechts enkele opties (zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 18).

¹⁷⁴¹ Wat de concrete implementatiemethodes betreft, dient zich ook een uitgebreid spectrum aan: politieke druk of coöperatie, technische ondersteuning, een brede waaier aan acties binnen het kader van het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid of operaties samen met derde landen en internationale partners behoren allemaal tot de mogelijkheden (zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 18).

¹⁷⁴² Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 13.

¹⁷⁴³ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 13.

uitwisseling van expertise en knowhow, werden in rekening genomen.¹⁷⁴⁴ De EU erkende dat er nog verschillende lacunes moesten worden opgevuld, waaronder enkele delicate thema's als milieubescherming en de exploitatie van grondstoffen die zich op of in de zeebodem bevinden, maar er moesten uiteraard bepaalde prioriteiten worden gelegd.¹⁷⁴⁵ Het was daarnaast cruciaal om de belangrijkste politieke, bureaucratische en economische hindernissen met betrekking tot piraterijbestrijding weg te werken, zodat de regionale staten niet ontmoedigd werden om de problematiek op een efficiënte en duurzame wijze aan te pakken, en in toenemende mate in te zetten op risicoanalyse, crisismanagement en stabilisatie, wat moet resulteren in doelgerichtere bestrijdingsmaatregelen met voorspelbaardere effecten.¹⁷⁴⁶

Als cruciale handels- en ontwikkelingspartner van de landen in de regio neemt de EU een belangrijke positie in en lijkt het een comparatief voordeel te hebben ten aanzien van de andere internationale actoren die hulp bieden: de problemen aan land vormen veelal de voedingsbodem voor de criminaliteit op zee, maar men is ervan overtuigd dat het verhogen van de maritieme beveiliging een belangrijke bouwsteen kan zijn om grotere stabiliteit aan land te faciliteren. Het verstrekken van financiële en operationele steun is evenwel niet voldoende en de EU beseft dat daarnaast ook intensieve diplomatieke inspanningen, voortdurende dialoog, politieke coördinatie en advies nodig zijn om de nationale en regionale initiatieven van de betrokken landen te stuwen: dergelijke hulp in de vorm van 'mentoring' wordt immers beschouwd als relatief *low cost*, maar zeer *high value*.¹⁷⁴⁷ Mits een gecoördineerde aanpak door de EU, die met verschillende delegaties en via de ambassades van de lidstaten sterk aanwezig is in de Golf van Guinee en op die manier een performant netwerk vormt, kunnen de belangrijkste tekortkomingen geïdentificeerd worden en kan passende ondersteuning worden geboden. Om die reden werd een overkoepelende *EU Senior Coordinator for the Gulf of Guinea* aangesteld, die de verantwoordelijkheid draagt om het overzicht te behouden en alles in goede banen moet leiden: hij/zij orkestreert de implementatie van de *EU Gulf of Guinea Strategy* en het *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020* en staat in voor systematische monitoring en rapportage.¹⁷⁴⁸ Sectoriële en sectoroverschrijdende consultaties met allerhande stakeholders werden voorzien en de *EU Senior Coordinator for the Gulf of Guinea* werkt daarnaast in nauw overleg met het Politiek en Veiligheidscomité. De ambitie van de *senior coordinator* bestaat erin om de impact van de uiteenlopende initiatieven te vergroten door de lidstaten en de getroffen regio nauwer te betrekken bij de acties van de EU en op die manier een coherent geheel op te bouwen, gekenmerkt door efficiënte inzet van instrumenten en doorgedreven politieke coördinatie.¹⁷⁴⁹

¹⁷⁴⁴ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 14.

¹⁷⁴⁵ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 14.

¹⁷⁴⁶ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 14.

¹⁷⁴⁷ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 15.

¹⁷⁴⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 19; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 21; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 16; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013; "Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷⁴⁹ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 19.

Het *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020* voorziet in een operationeel kader voor de implementatie van de *EU Strategy on the Gulf of Guinea* vanaf de dag van aanname tot 2020 en daarna.¹⁷⁵⁰ Het actieplan omvat zowel bestaande initiatieven als nieuwe projecten, die in overleg met de lidstaten en in overeenstemming met de overkoepelende *EU Maritime Security Strategy* worden geïntroduceerd. Het hoofddoel van het actieplan is om bij te dragen tot duurzame economische ontwikkeling in de Golf van Guinee door het belang van een veilig en goed beheerd maritiem domein te benadrukken en de relevante capaciteiten van de betrokken staten aan te scherpen. Om dat te bereiken, streeft de Europese Unie tussen 2015 en 2020 vier hoofdoelstellingen na, die gedetailleerd worden uitgewerkt in het actieplan en ook reeds in de *EU Strategy on the Gulf of Guinea* werden aangehaald.¹⁷⁵¹ Ten eerste wenst de EU een gemeenschappelijk besef van de schaal van de piraterijdreiging in de Golf van Guinee bij te brengen, opdat zowel de getroffen kuststaten als de internationale gemeenschap bewust zouden zijn van de kritieke toestand en de nood aan doeltreffende maatregelen.¹⁷⁵² Ten tweede wil men de nationale overheden in de regio helpen bij het opzetten en uitbouwen van adequate maritieme instellingen: door het bevorderen van multidisciplinaire samenwerking tussen verschillende instanties moet *maritime awareness*, veiligheid en rechtshandhaving op zee gegarandeerd worden.¹⁷⁵³ Ten derde is het de bedoeling om de economie in de Golf van Guinee te ondersteunen, werkgelegenheid te creëren en kwetsbare gemeenschappen en doelgroepen te overtuigen om weerstand te bieden en zich niet in te laten met criminele activiteiten.¹⁷⁵⁴ Als vierde en laatste doel stelt de EU ten slotte een versteviging van de samenwerkingsstructuren tussen de getroffen landen en de regionale organisaties voorop, zodat adequate maatregelen kunnen worden genomen om de heersende dreigingen op zee te beperken.¹⁷⁵⁵

Uiteenlopende acties en maatregelen werden ontwikkeld om de vermelde objectieven te behalen: dit gaat van politieke dialoog, capaciteitsuitbouw, institutionele ondersteuning, uitwisseling van expertise, aanbidding van training en de nodige uitrusting, aanmoediging van regionale samenwerking en informatie-uitwisseling en facilitering van investeringen in prioritaire infrastructuur, tot ontwikkelingshulp en armoedebestrijding, lancering van gezamenlijke (militaire) operaties, terbeschikkingstelling van gesofisticeerde informatie- en communicatietechnologie, overleg en coördinatie met internationale partners, dialoog met de private sector, monitoring van de regio en opvolging van bestaande en geplande initiatieven.¹⁷⁵⁶ De beoogde maatregelen worden gedetailleerd beschreven in het *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*, dat een geïntegreerd

¹⁷⁵⁰ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 16.

¹⁷⁵¹ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, Annex A; "EU adopts strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; SAMI Members Briefing April 2015, 3.

¹⁷⁵² Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 16 en Annex A, 1.

¹⁷⁵³ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 16 en Annex A, 1.

¹⁷⁵⁴ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 16 en Annex A, 2.

¹⁷⁵⁵ Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 16 en Annex A, 2.

¹⁷⁵⁶ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 17.

implementatiekader opzet en de basis legt voor dergelijke EU-interventies in de Golf van Guinee.¹⁷⁵⁷ Na de aanname van het actieplan in 2015 werden de nodige voorbereidingen getroffen en in 2016 startte men met het eigenlijke projectwerk. Gelet op het geografisch toepassingsgebied en de vooropgestelde objectieven kon gesproken worden van een immens initiatief, dat veel financiering, expertise en doorzettingsvermogen zou vergen. De EU onderschatte de uitdagingen dan ook niet en beseftte dat het zeer moeilijk zou zijn om niet alleen op papier, maar ook in de praktijk de beoogde resultaten te realiseren. Men gaf in elk geval te kennen dat het belangrijk was om tijdens dit langdurig engagement enkele alternatieven achter de hand te houden: afhankelijk van de evoluerende omstandigheden was men bereid om uiteenlopende pistes te verkennen en men stond open voor innovatieve voorstellen.

3.3.3.5 Gulf of Guinea Inter-Regional Network

Nadat de betrokken actoren in oktober 2016 reeds hun akkoord gaven op de regionale top in Lomé, lanceerde de EU in december 2016 een nieuw initiatief: het *Gulf of Guinea Inter-Regional Network* (GoGIN).¹⁷⁵⁸ Dit project moest de maritieme beveiliging in het gebied verbeteren door de creatie van een efficiënt regionaal informatie-uitwisselingsnetwerk. GoGIN is de opvolger van het *Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme* dat van 2012 tot 2016 liep, maar met een breder werkveld en meer begunstigde landen.¹⁷⁵⁹ De ECOWAS, de ECCAS, de GGC en alle relevante nationale instanties worden nauw betrokken bij de activiteiten: GoGIN omvat 19 landen uit de Golf van Guinee¹⁷⁶⁰, maar men zou zich initieel voornamelijk focussen op een pilootzone die zones D en E van de Yaoundé-architectuur beslaat, reikend van Togo tot Gabon.¹⁷⁶¹ Het vierjarig programma, dat binnen de *EU Strategy on the Gulf of Guinea* kan worden gekaderd, bouwt voort op de resultaten van CRIMGO en moet de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* en gerelateerde initiatieven ondersteunen.¹⁷⁶² Aan de hand van gemeenschappelijke planning, vlotte communicatie en nuttige IT-infrastructuur wil GoGIN via diverse activiteiten de regionale en sectoroverschrijdende coördinatie in het maritiem domein aanscherpen.

In juni 2017 begon het *Gulf of Guinea Inter-Regional Network* zijn werkzaamheden te ontplooiën.¹⁷⁶³ Het project kan gezien worden als een tastbaar resultaat van de tijdens de Yaoundé-top geopperde ambities: het was de bedoeling om de beoogde structuur van multinationale maritieme coördinatiecentra (per zone), regionale coördinatiecentra (CRESMAC en CRESMAO) en een overkoepelend interregionaal coördinatiecentrum (ICC) te ondersteunen. De activiteiten van GoGIN

¹⁷⁵⁷ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, Annex B.

¹⁷⁵⁸ Website: www.gogin.eu.

¹⁷⁵⁹ Zie "GoGIN Factsheet: General Information", <https://gogin.eu/index.php/information/?lang=en> (geraadpleegd op 21 juni 2017).

¹⁷⁶⁰ De begunstigde landen zijn Angola, Benin, Congo-Brazzaville, Democratische Republiek Congo, Equatoriaal-Guinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinee, Guinee-Bissau, Ivoorkust, Kaapverdië, Kameroen, Liberia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Sao Tomé en Principe en Togo (zie "EU Factsheet: Gulf of Guinea Inter-regional Network", <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/gogin/> (geraadpleegd op 21 juni 2017)).

¹⁷⁶¹ Zie "GoGIN Factsheet: General Information", <https://gogin.eu/index.php/information/?lang=en> (geraadpleegd op 21 juni 2017).

¹⁷⁶² Het project wordt gefinancierd door de Europese Commissie en Denemarken en gerund door *Expertise France*, een Frans agentschap dat begin 2015 werd gelanceerd onder de bevoegdheid van het ministerie van Buitenlandse Zaken en Internationale Ontwikkeling en het ministerie van Economie en voornamelijk internationale ontwikkelingsprojecten ondersteunt (zie website: www.expertisefrance.fr).

¹⁷⁶³ Zie "Gulf of Guinea Interregional Network to Fight Crime at Sea", MAST Security, 8 juni 2017.

zijn opgebouwd rond drie pijlers.¹⁷⁶⁴ Eén van deze pijlers betreft de ontwikkeling van een interregionaal IT-netwerk voor informatie-uitwisseling tussen verschillende maritieme autoriteiten door middel van de aanlevering van de nodige hard- en software en het voorzien van technische training en bijstand. Een tweede krachtlijn betreft de aanmoediging van regionale samenwerking aan de hand van de creatie van regelmatig samenkomende werkgroepen met betrokken ambtenaren en stakeholders, gecoördineerd door het *CRESMAC*, het *CRESMAO* en het *ICC* om conformiteit met de *Yaoundé Code of Conduct* te verzekeren. De derde pijler betreft ten slotte de bewustmaking en verspreiding van knowhow en *best practices* met betrekking tot regionale maritieme beveiliging in de Golf van Guinee: via opleidingen door maritieme onderwijsinstellingen en frequente oefeningen kan een bepaalde cultuur gecreeërd worden die in grote mate bijdraagt aan verhoogde maritieme beveiliging. Om de doelstellingen van *GoGIN* te realiseren werd ondersteunend personeel naar de regio gestuurd: in januari 2016 werden twee experts in het *CRESMAC* en het *CRESMAO* gestationeerd, die desgevallend ook het *ICC* zullen assisteren, en daarnaast trokken zes gespecialiseerde ambtenaren doorheen de regio om maritieme instanties en stakeholders in de begunstigde landen bij te staan.¹⁷⁶⁵

3.3.3.6 Overige EU-initiatieven

De Europese Unie ontwikkelde eind 2010 reeds initiatieven met het oog op efficiëntere informatie-uitwisseling tussen de betrokken landen en een versterking van de operationele capaciteit en het opleidingsniveau van de kustwacht, marine en andere relevante overheidsdiensten in de regio.¹⁷⁶⁶ Binnen het kader van het Stabiliteitsinstrument is het *Strategic Sealift Contingency Planning System (SEACOP)* dan weer zeer relevant voor de problemen in de Golf van Guinee.¹⁷⁶⁷ Het project zag het levenslicht in 2009 en ressorteert onder het *Cocaine Route Programme*, dat de grootscheepse drugstrafiek en gerelateerde georganiseerde misdaad vanuit Latijns-Amerika naar West-Afrika en Europa probeert aan te pakken: het hoofdoel bestaat erin om de smokkelactiviteiten en het illegaal maritiem verkeer in te dijken en in adequate havenbeveiliging te voorzien.¹⁷⁶⁸ Via *SEACOP* is de EU ook in de Golf van Guinee actief en men streeft ernaar om binnen een redelijke termijn *Joint Maritime Control Units* en *Joint Maritime Intelligence Units* op te zetten in de belangrijkste havens. Naast het organiseren van maritieme training en het faciliteren van informatie-uitwisseling, wil *SEACOP* ook de regionale samenwerking en coördinatie aanscherpen: een coherente regionale aanpak, die het maritiem beveiligingsbeleid van de betrokken landen op elkaar afstemt, is immers

¹⁷⁶⁴ Zie "GoGIN Factsheet: Mission", <https://gogin.eu/index.php/mission/?lang=en> (geraadpleegd op 21 juni 2017).

¹⁷⁶⁵ Zie "GoGIN Factsheet: General Information", <https://gogin.eu/index.php/information/?lang=en> (geraadpleegd op 21 juni 2017).

¹⁷⁶⁶ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 7.

¹⁷⁶⁷ Zie Verordening 1717/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2006 tot invoering van een stabiliteitsinstrument, *P.B. L 327/1* van 24 november 2006; EUROPEAN COMMISSION, *Long-term responses to global security threats. Contributing to security capacity building in third countries through the Instrument for Stability*, Luxemburg, Publications Office of the European Union, 2011, 12-15.

¹⁷⁶⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 21; EUROPEAN COMMISSION, *Long-term responses to global security threats. Contributing to security capacity building in third countries through the Instrument for Stability*, Luxemburg, Publications Office of the European Union, 2011, 11-12.

noodzakelijk om de regionale en internationale inspanningen te verzilveren.¹⁷⁶⁹ SEACOP staat trouwens niet alleen, want ook andere componenten van het *Cocaine Route Programme* zijn relevant voor de regio: vooral het *West Africa Police Information System* (WAPIS), dat met steun van INTERPOL de rechtshandavingsinstanties van ECOWAS-landen toestaat om politiegegevens inzake georganiseerde misdaad op te vragen en de verzameling, analyse en uitwisseling ervan faciliteert¹⁷⁷⁰, en *Anti Money Laundering – West Africa* (AML-WA) kunnen nog waardevol blijken in de strijd tegen piraterij en daarnaast worden er nog initiatieven ter ondersteuning van regionaal gerechtelijk onderzoek en justitiële samenwerking in het vooruitzicht gesteld.¹⁷⁷¹

Binnen het kader van het *Instrument Contributing to Stability and Peace* (IcSP), de opvolger van het Stabiliteitsinstrument, werd tevens een kortetermijnproject opgestart om enerzijds de onderlinge uitwisseling van middelen, technologie en knowhow tussen de regionale staten te bevorderen en anderzijds de IMO-expert binnen het *Inter-Regional Coordination Centre* aan te vullen en te adviseren.¹⁷⁷² Zoals reeds vermeld, werkt de IMO al lang in de regio om een coherente, multidisciplinaire aanpak inzake maritieme rechtshandaving te promoten en de toevoeging van een complementaire EU-expert van CRIMGO moest resulteren in toegenomen potentieel en geloofwaardigheid voor het ICC. Efficiënte informatie-uitwisseling stoot vaak op praktische of politieke hindernissen, maar is cruciaal, zoals ook al bleek uit het *Piracy, Maritime Awareness and Risks*-project van het *Joint Research Centre*, waarbij maritieme surveillance-inlichtingen werden ingewonnen en onder de regionale en internationale stakeholders werden verspreid.¹⁷⁷³ Binnen het via het *European Development Fund* gelanceerde *Support to the Maritime Transport Sector in Africa*-programma waren er ook enkele projecten die focusten op West-Afrika en onder meer handelden over maritieme beveiliging en havenstaatcontrole.¹⁷⁷⁴ Zowel de AU als de ECOWAS, de ECCAS en de MOWCA werden betrokken bij dit programma en alle MOWCA-landen kwamen in aanmerking om van deze steun te genieten. Uit de planning en de beoogde regionale en nationale prioriteiten van het EDF voor West-Afrika kon al afgeleid worden dat vrede, veiligheid en stabiliteit cruciale werkpunten zouden vormen en er werd druk overleg gepleegd met de ECCAS en de ECOWAS om acties ter bestrijding van maritieme onveiligheid en gerelateerde georganiseerde misdaad in te lassen.¹⁷⁷⁵

De illegale visserij in de Golf van Guinee vormt ook een ware plaag en parallel met de situatie rond de Hoorn van Afrika kunnen er volgens velen verbanden gelegd worden tussen deze nefaste

¹⁷⁶⁹ Zie EUROPEAN COMMISSION, *Long-term responses to global security threats. Contributing to security capacity building in third countries through the Instrument for Stability*, Luxemburg, Publications Office of the European Union, 2011, 12.

¹⁷⁷⁰ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 231; "Belgian Police Chief Visit to INTERPOL Looks to Expand Cooperation", INTERPOL, 23 oktober 2012.

¹⁷⁷¹ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 21.

¹⁷⁷² Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 20.

¹⁷⁷³ Zie C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 3; *supra* III.3.3.4.7.

¹⁷⁷⁴ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 21; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 3.

¹⁷⁷⁵ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 23.

praktijken en de wijdverspreide piraterij in de regio, waardoor initiatieven van de Europese Unie ter bestrijding van *IUU fishing* dus ook als relevant kunnen worden beschouwd.¹⁷⁷⁶ De EU behandelt de problematiek via de *EU IUU Fishing Regulation* en de Commissie en de *European Fisheries Control Agency (EFCA)*¹⁷⁷⁷ steunen allerhande initiatieven ter bevordering van de nodige monitoring- en surveillancecapaciteiten en de ontwikkeling van de visserij.¹⁷⁷⁸ Dergelijke samenwerkingen vinden plaats binnen het kader van bilaterale *Sustainable Fisheries Partnership Agreements (SFPAs)* en er werden reeds overeenkomsten gesloten met verschillende landen uit de Golf van Guinee. De impact op de regionale visserij was duidelijk voelbaar: onderzoek van de Commissie leidde al snel tot heel wat boetes en taksen voor kust- of vlaggenstaten en verschillende importweigeringen vanwege de EU.¹⁷⁷⁹ Daarnaast kon de plaatselijke *Sub-Regional Fisheries Commission (Commission Sous-Régionale des Pêches of CSRP)*¹⁷⁸⁰ reeds genieten van EDF-financiering en het *ACP FISH II*-programma ondersteunde verschillende initiatieven in West-Afrika, waaronder een project met de *Regional Commission of Fisheries of the Gulf of Guinea (Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée of COREP)*¹⁷⁸¹.¹⁷⁸² Het was duidelijk dat de lokale capaciteiten inzake visserijbescherming aangesterkt moesten worden en dat de regionale visserij-instanties dit beter diende te coördineren.

Naast de inspanningen van de Europese Unie als supranationale organisatie, moet benadrukt worden dat verschillende lidstaten ook op bilaterale wijze een bijdrage leveren en actief betrokken zijn: zo werken heel wat Europese staten samen met de getroffen landen om de havens in de Golf van Guinee te moderniseren en diverse andere initiatieven met het oog op maritieme beveiliging op te zetten, in nauw overleg met de regionale partners en de private sector.¹⁷⁸³ De EU speelde daarom met het idee om binnen het kader van de *Strategy on the Gulf of Guinea* en het *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020* 'lead member states' aan te duiden voor specifieke gebieden of acties.¹⁷⁸⁴

3.3.4 G7++FOGG

3.3.4.1 Situering

Een ander belangrijk multilateraal initiatief betreft de *G7++FOGG*.¹⁷⁸⁵ De oorsprong van dit intergouvernementeel forum situeert zich in de voormalige *G8 Peacekeeping/Peacebuilding Experts Group (G8PK/PB)*, die in 2011 onder Frans voorzitterschap de piraterijproblematiek in de Golf van Guinee aankaartte. Het besluit van de uitvoerige discussies was duidelijk: de inspanningen van de internationale partners met het oog op maritieme capaciteitsuitbouw in West-Afrika moesten beter

¹⁷⁷⁶ Zie "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷⁷⁷ Website: www.efca.europa.eu.

¹⁷⁷⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 22.

¹⁷⁷⁹ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 22.

¹⁷⁸⁰ Website: www.spcsrp.org.

¹⁷⁸¹ Website: www.corep-se.org.

¹⁷⁸² Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 22.

¹⁷⁸³ *Infra* IV.3.3.5.3.

¹⁷⁸⁴ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 22.

¹⁷⁸⁵ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 27-28; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 20-21; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

gecoördineerd worden om nodeloze overlappings te vermijden en de doeltreffendheid van de veelvuldige acties te verhogen. Tijdens een volgende vergadering in april 2012 kwam het Verenigd Koninkrijk op de proppen met een verklaring waarin gepleit werd voor de creatie van een grotere, informele groep, bestaande uit alle landen die betrokken zijn bij *capacity building*-projecten in de Golf van Guinee. De basis was gelegd en in juli 2012 werd de eerste vergadering van het nieuw overlegorgaan, dat specifiek focust op de maritieme beveiligingsproblematiek in de Golf van Guinee, gehouden. Tijdens het voorzitterschap van het Verenigd Koninkrijk in 2013 kreeg de discussiegroep nog meer vorm: het werd formeel afgescheiden van de *G8PK/PB* en nam de naam *G7++ Friends of the Gulf of Guinea Maritime Security Experts Group (G7++FOGG)* aan.¹⁷⁸⁶

Een betere coördinatie van de uiteenlopende piraterijbestrijdingsinitiatieven in de Golf van Guinee was het objectief: overbodige dubbele inspanningen moesten vermeden worden en gezamenlijke projecten dienden gefaciliteerd te worden. Daarnaast benadrukte het overlegforum ook het belang van informatie-uitwisseling en de duidelijke link tussen economische ontwikkeling en veiligheid.¹⁷⁸⁷ 'African ownership' werd zeer belangrijk geacht en een geïntegreerde oplossing werd vooropgesteld.¹⁷⁸⁸ De *G7++FOGG* ondersteunde tevens de regionale strategieën door de internationale gemeenschap bewust te maken van het probleem, financiële hulp te werven en hun expertise ter beschikking te stellen aan de betrokken landen.¹⁷⁸⁹ De *G7++FOGG* telde snel heel wat leden: zowel Australië, België, Brazilië, Canada, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Italië, Japan, Nederland, Noorwegen, Portugal, Rusland, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Zuid-Korea en Zwitserland als de EU, *INTERPOL* en de relevante VN-instanties behoren tot de overleggroep.¹⁷⁹⁰ Er wordt daarnaast ook nauw samengewerkt met de maritieme sector en met *Oceans Beyond Piracy*. De vergaderingen worden op diverse plaatsen gehouden en men probeert zo veel mogelijk de regionale actoren te betrekken bij de werkzaamheden: zo werd in november 2013 samengekomen in Nigeria en werden de *ECOWAS*, de *ECCAS*, de *GCC* en de *AU* uitgenodigd om de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* en de gerelateerde documenten te bespreken.¹⁷⁹¹

3.3.4.2 Werkzaamheden

In het kader van discussies omtrent de maritieme beveiligingssituatie in de Golf van Guinee binnen de toenmalige *G8PK/PB* werd eerder al gewerkt aan een matrix die een overzicht biedt van alle lopende en geplande initiatieven van de internationale partners in de regio: de bedoeling was om een samenvattend document op te maken waardoor de uiteenlopende projecten in beeld werden gebracht en overlappings vermeden konden worden.¹⁷⁹² Zich spiegelend aan de aanpak van de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* werden deze gegevens in een overzichtelijke en toegankelijke online toepassing gegoten door *Oceans Beyond Piracy*, zodat de nodige zichtbaarheid werd gegeven aan de piraterijbestrijdingsprojecten in West-Afrika en men deze net als in Oost-Afrika

¹⁷⁸⁶ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 27.

¹⁷⁸⁷ Zie Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31.

¹⁷⁸⁸ Zie "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁷⁸⁹ Zie S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6.

¹⁷⁹⁰ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 27.

¹⁷⁹¹ *Supra* IV.2.1.3.

¹⁷⁹² Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 27.

beter zou kunnen coördineren.¹⁷⁹³ Naast een betere coördinatie van de internationale *capacity building*-projecten in de Golf van Guinee wenst de *G7++FOGG* ook een hogere graad van consistentie te bewerkstelligen in de politieke verklaringen van zijn leden: zo wil men onder meer vermijden dat er enkel gefocust wordt op piraterij als grootste gevaar in de Golf van Guinee en erover waken dat de dreigingen van *armed robbery against ships*, *IUU fishing*, oliediefstal en drugs-, wapen- en mensensmokkel niet veronachtzaamd worden.¹⁷⁹⁴ De *G7++FOGG* wil op die manier al te simplistische conclusies doorbreken en beletten dat er zomaar parallellen worden getrokken met de Somalische piraterijproblematiek, zonder de substantiële verschillen tussen beide situaties in de verf te zetten. De *G7++FOGG* toont zich ook een waardevol platform voor het verkrijgen en bundelen van financiële steun: zo werd de oprichting van het *MTISC-GoG* bijvoorbeeld grotendeels door internationale partners van de *G7++FOGG* gefinancierd.¹⁷⁹⁵ Een coherente, allesomvattende maritieme beveiligingsstrategie was het einddoel en men was het eens dat politionele en justitiële samenwerking sterk gepromoot moest worden in de regio, zodat een ‘*single criminal space*’ gevormd zou kunnen worden en de strijd tegen de straffeloosheid van maritieme criminele netwerken niet langer onbegonnen werk leek.¹⁷⁹⁶

3.3.5 Bilaterale initiatieven van derde landen

3.3.5.1 Situering

Het toenemend geostrategisch belang van de Golf van Guinee en de aanhoudende piraterijdreiging leidden tot heel wat internationale initiatieven, die weliswaar meer dan eens door eigenbelang werden ingegeven, maar vaak erg waardevol blijken. Bij de diplomatieke inspanningen van president Boni Yayi van Benin werden immers niet alleen de VN als geheel, maar ook de individuele lidstaten om hulp verzocht.¹⁷⁹⁷ De reacties op deze noodkreet waren over het algemeen zeer bemoedigend en vooral de Verenigde Staten, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk toonden zich bereid om de nodige steun te bieden.¹⁷⁹⁸ Verschillende staten leverden bovendien reeds technische bijstand of hadden zich eerder al door middel van bilaterale programma's geëngageerd om de maritieme beveiligingsstrategie van Benin en de omliggende landen op te waarderen via het verstrekken van financiële middelen of knowhow.

3.3.5.2 Verenigde Staten

3.3.5.2.1 Achtergrond

Bereidwillige samenwerking tussen de West-Afrikaanse kuststaten, die de problematiek als een nijpend regionaal probleem dienden te beschouwen dat dringend onder handen moest worden

¹⁷⁹³ Zie “An Interactive Guide to International Efforts to Address Piracy Off the Coast of West Africa”, www.oceansbeyondpiracy.org/matrix/west-africa (geraadpleegd op 24 mei 2017).

¹⁷⁹⁴ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 28.

¹⁷⁹⁵ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 28.

¹⁷⁹⁶ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 1.

¹⁷⁹⁷ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 2.

¹⁷⁹⁸ Zie Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012), 7.

genomen, werd vooropgesteld, maar dit leek op korte termijn een moeilijke uitdaging.¹⁷⁹⁹ Reeds voor de internationale gemeenschap zich geleidelijk zorgen begon te maken over de veiligheid in de Golf van Guinee, toonden de Verenigde Staten hun engagement. De VS mengde zich al voor de acute problemen in de Afrikaanse piraterijproblematiek en deed snel een beroep op zijn marine, die steeds meer de verantwoordelijkheid op zich nam om de commerciële scheepvaart te behoeden voor geweldsmisdrijven op zee.¹⁸⁰⁰ De belangrijkste plaats in de strategie van de *U.S. Navy* in de Golf van Guinee werd ingenomen door *maritime domain awareness*.¹⁸⁰¹ Men droeg actief bij tot de heropbouw van *African Coastal Security*, een surveillanceprogramma rond de kusten van de omliggende staten dat reeds in 1985 door de Verenigde Staten gecreëerd was en nieuw leven werd in geblazen.¹⁸⁰² De eerste poging, die weliswaar voorzag in de nodige training, uitrusting, apparatuur en technische bijstand, bereikte door onvoldoende financiering immers niet het gewenste doel.

Naast het heroprichten van het vermelde beveiligingsprogramma, behoorde ook het aangaan van partnerschappen met de maritieme strijdkrachten van de plaatselijke landen tot de absolute prioriteiten. De weg naar duurzame veiligheid en stabiliteit in de Golf van Guinee was nog lang, maar de VS was ervan overtuigd dat de proactieve investeringen en de verhoogde aandacht voor de Afrikaanse problematiek, ingegeven door de grote belangen die het continent en vooral de landen van de Golf van Guinee voor de Verenigde Staten vertegenwoordigen, hun vruchten zouden afwerpen.¹⁸⁰³ De keuze voor Nigeria als voornaamste partner en begunstigde binnen de Golf van Guinee valt echter niet enkel te verklaren door de grote olievoorraden of de noodzakelijke neutralisatie van de onrust in de Nigerdelta, die de belangrijkste broedplaats vormt voor piraterij en allerhande maritieme criminaliteit in de regio, maar betreft ook een rationele beslissing: Nigeria beschikt immers over de meest bekwame vloot in de Golf van Guinee en lijkt zo de uitgelezen kandidaat om veiligheid in de regio te realiseren.¹⁸⁰⁴

¹⁷⁹⁹ Zie J. P. PHAM, "Been There, Already Doing That: America's Ongoing Security Engagement in Africa", *Contemporary Security Policy* 2009, 73; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 6-7; "Protecting the World's Economic Arteries", *New York Times*, 23 november 2005.

¹⁸⁰⁰ Zie o.a. I. OSARETIN, "From the Latent to the Manifest: US Strategic Interests in the Gulf of Guinea", *Social Science Journal* 2011, 123-128; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 30.

¹⁸⁰¹ Zie N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 213-214; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 31; R. GILPIN, "Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 januari 2007, 4-5; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 10-11; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence iQ*, 18 augustus 2010; Executive Summary Maritime Safety and Security in West and Central Africa Seminar (27-29 March 2012 - Cotonou, Benin), Africa Center for Strategic Studies, 29 maart 2012.

¹⁸⁰² Zie J. P. PHAM, "Been There, Already Doing That: America's Ongoing Security Engagement in Africa", *Contemporary Security Policy* 2009, 72-78; R. W. THORNE, "African Coastal Security", *DISAM Journal* 1988, 92-101.

¹⁸⁰³ Zie P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 32; "NATO, European Command Working in Africa", American Forces Press Service, 31 oktober 2005.

¹⁸⁰⁴ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30.

3.3.5.2.2 AFRICOM en Africa Partnership Station

In 2008 werd de *United States Africa Command (AFRICOM)*¹⁸⁰⁵ geactiveerd en werden de initiatieven van de Verenigde Staten met betrekking tot de Golf van Guinee voortaan vanuit het hoofdkwartier in Stuttgart gecoördineerd.¹⁸⁰⁶ Het betrof een verregaande stap in de zorgvuldig uitgewerkte tactiek van de Verenigde Staten om zijn geostrategische objectieven in Afrika te realiseren: de VS speelde meer dan ooit een actieve rol in het kader van de versterking van de maritieme beveiliging in de Golf van Guinee.¹⁸⁰⁷ Via het *Africa Partnership Station (APS)*, een op het verzoek van verschillende Afrikaanse landen in 2007 gelanceerd project waarbij de Amerikaanse marine werd ingezet om trainingsoefeningen te geven aan deelnemende landen, beoogde men de maritieme beveiliging rond de Afrikaanse kust te verbeteren door relevante expertise over te brengen op het leger, de kustwacht en de zeemacht.¹⁸⁰⁸ Het idee bestond erin de betrokken landen in staat te stellen om het recht binnen hun territoriale zee en EEZ te handhaven via de preventie en bestrijding van illegale activiteiten en de bescherming van natuurlijke rijkdommen.¹⁸⁰⁹ Binnen het kader van APS vonden verschillende geïntegreerde oefeningen plaats waarbij maritieme interventies, aanhoudingsprocedures, het aan boord gaan en doorzoeken van schepen en het in beslag nemen van illegale lading werden getraind en er werd voorzien in adequate opleiding en uitrusting voor het plaatselijk marinepersoneel.¹⁸¹⁰ De engagementen beperkten zich niet tot de inzet van een rondtrekkend oorlogsschip om de nodige vaardigheden, procedures en strategieën aan te leren, maar omvatten ook technische en logistieke ondersteuning, conferenties en andere trainingsvormen.¹⁸¹¹ Het APS, dat steunt op de relaties met Afrikaanse marines en kustwachten en zich initieel op de Golf van Guinee zou focussen, sloot aan bij de ambities van de internationale

¹⁸⁰⁵ Website: www.africom.mil.

¹⁸⁰⁶ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 24-25; I. OSARETIN, "From the Latent to the Manifest: US Strategic Interests in the Gulf of Guinea", *Social Science Journal* 2011, 125-126; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 30-31; J. P. PHAM, "Been There, Already Doing That: America's Ongoing Security Engagement in Africa", *Contemporary Security Policy* 2009, 72; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 19.

¹⁸⁰⁷ Zie I. OSARETIN, "From the Latent to the Manifest: US Strategic Interests in the Gulf of Guinea", *Social Science Journal* 2011, 123-128; J. P. PHAM, "Been There, Already Doing That: America's Ongoing Security Engagement in Africa", *Contemporary Security Policy* 2009, 72; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 3-4; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 8.

¹⁸⁰⁸ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 51-52; S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 157; J. P. PHAM, "Been There, Already Doing That: America's Ongoing Security Engagement in Africa", *Contemporary Security Policy* 2009, 74; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 25; J. J. CARAFANO, R. WEITZ en M. E. ANDERSEN, "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, 19; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 10-11; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 8.

¹⁸⁰⁹ Zie "New radar system improves Nigerian maritime capability", United States Africa Command, 15 maart 2011.

¹⁸¹⁰ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30; S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 157; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 25.

¹⁸¹¹ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 51; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 25.

gemeenschap om via de ontwikkeling van de maritieme sector de stabiliteit en welvaart in de regio te vergroten.

Ook andere landen, zoals België en Nederland, organiseerden reeds trainingsmissies onder de koepel van het APS, waardoor het initiatief een internationale tint kreeg.¹⁸¹² Daarnaast getuigde het project van multidisciplinariteit, aangezien ook vertegenwoordigers van andere Amerikaanse overheidsdiensten betrokken werden om samen met visserijagentschappen, wetenschappers en academici het visserijbeheer, weerskwesties en andere maritieme topics te analyseren.¹⁸¹³ De Amerikaanse marine zou de reikwijdte van haar activiteiten graag nog verbreden door nog meer aandacht te besteden aan de ontwikkeling van de regionale maritieme sector, maar stoot daarbij op een belangrijke tekortkoming: de verantwoordelijkheid voor het initiatief zou de *U.S. Navy* moeten overstijgen om ambitieuzere doelen te bereiken en de Amerikaanse overheid, een regionale organisatie, enkele plaatselijke landen of een vruchtbare samenwerking van voorgaande actoren zouden dus nadrukkelijk het voortouw moeten nemen.¹⁸¹⁴ Het is duidelijk dat het APS een belangrijke rol kan spelen bij de ontwikkeling van geïntegreerde acties in de Golf van Guinee, maar er manifesteren zich enkele werkpunten: zo moet er in toenemende mate op gelet worden dat de tijdens de oefeningen gebruikte uitrusting en middelen niet afwijken van hetgeen de West-Afrikaanse landen over beschikken en blijft doelgerichte coöperatie tussen de betrokken internationale partners noodzakelijk.¹⁸¹⁵

Het project, waardoor de VS zijn militaire aanwezigheid in Afrika kon behouden zonder een prominente basis op het continent, werd op gemengde reacties onthaald.¹⁸¹⁶ Het risico op een nieuw Okinawa of Guantanamo Bay leek aanvankelijk reëel, maar deze vrees werd snel gesust door de Verenigde Staten: aangezien de oefeningen werden uitgevoerd aan boord van Amerikaanse schepen, die telkens van haven naar haven varen, zou het APS geen permanente voetafdruk achterlaten in Afrika.¹⁸¹⁷ Het oprichten van nieuwe militaire basissen in Afrika was niet aan de orde: het ging in essentie enkel om de creatie van een netwerk van beveiligde locaties, waar tijdelijke activiteiten konden worden uitgeoefend.¹⁸¹⁸ De oprichting van *AFRICOM*, dat ontsproot uit de *United States European Command (EUCOM)*¹⁸¹⁹, werd dan weer afgedaan als een louter bureaucratische aanpassing.¹⁸²⁰

¹⁸¹² Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 51.

¹⁸¹³ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 51-52.

¹⁸¹⁴ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 52.

¹⁸¹⁵ In de loop van 2013 brachten onder meer het Brits fregat *HMS Argyll*, het Braziliaans patrouilleschip *APA* en het Nederlands oorlogsschip *HNLMS Rotterdam* een bezoek aan West-Afrika en werden oefeningen gehouden met de regionale staten (zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 8).

¹⁸¹⁶ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 25; J. P. PHAM, "Been There, Already Doing That: America's Ongoing Security Engagement in Africa", *Contemporary Security Policy* 2009, 76-77; "Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea", *The Christian Science Monitor*, 28 februari 2012.

¹⁸¹⁷ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 25.

¹⁸¹⁸ Er is slechts één Amerikaanse basis gevestigd op het Afrikaans continent: Camp Lemonnier bevindt zich in Djibouti en herbergt ongeveer 2300 militairen (zie "Factsheet: Camp Lemonnier", <http://www.militarybases.us/navy/camp-lemonnier/> (geraadpleegd op 13 maart 2017)).

¹⁸¹⁹ Website: www.eucom.mil.

¹⁸²⁰ Zie P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 30-31; J. P. PHAM, "Been There, Already Doing That: America's Ongoing Security Engagement in Africa", *Contemporary Security Policy* 2009, 72.

Angola en Nigeria, niet toevallig de twee belangrijkste olieleveranciers van de Verenigde Staten in de Golf van Guinee, waren de grootste begunstigden van het APS: vooral het schenken van voormalige kustwachtschepen zorgde voor een grote meerwaarde.¹⁸²¹ De zware investeringen wezen nogmaals op het grote belang van de regio voor de VS, die zich ook via de actieve ondersteuning van *Exercise Obangame Express* engageerde.¹⁸²² Sinds er hardnekkige geruchten de ronde deden over mogelijke links tussen de West-Afrikaanse piraterij en de financiering van plaatselijke terreurgroeperingen, nam de bezorgdheid van de Verenigde Staten uiteraard enkel maar toe en optimaliseerde men de kennisvergaring en surveillance in de Golf van Guinee door het intensiever inzetten van drones en spionagesatellieten.¹⁸²³ Men bleef ook grote politieke druk uitoefenen op de Nigeriaanse regering om de piraterijactiviteiten in hun territoriale en interne wateren aan te pakken.¹⁸²⁴ AFRICOM evolueerde naar een meer offensieve kracht, die via een gespecialiseerde *task force* over beperkte capaciteit beschikt om op kritieke momenten in actie te schieten en ondertussen contra-terrorismetrainingen hield op het Afrikaans continent.¹⁸²⁵ De verhoogde betrokkenheid van de VS in Afrika leek echter aanleiding te geven tot spanningen, dus men kon dit niet te ver drijven.

3.3.5.2.3 African Maritime Law Enforcement Partnership

Midden 2008 kwam de VS samen met Kaapverdië op de proppen met het *African Maritime Law Enforcement Partnership (AMLEP)*, waarbij Afrikaanse maritieme interventieteams ondersteund worden door *boarding teams* en schepen van de Amerikaanse marine of kustwacht om gezamenlijke operaties ter handhaving van het maritiem recht te verrichten.¹⁸²⁶ Het initiatief focust niet exclusief op de Golf van Guinee, maar door samenwerkingen met verschillende West-Afrikaanse landen heeft het project zeker zijn invloed gehad op de regio en zet het de toon voor betere rechtshandhaving in de Afrikaanse wateren. Het succesvolle AMLEP zette de deelnemende landen aan om hun maritieme rechtshandhavingscapaciteiten en het beheer van hun maritieme zones aan te scherpen: het biedt een gebruiksklaar operationeel kader voor kleine Afrikaanse zeemachten om hun greep op de territoriale zee en de EEZ te versterken en focust voornamelijk op *IUU fishing*, drugssmokkel en ander illegaal verkeer.¹⁸²⁷ De operaties werden gecoördineerd door AFRICOM en Frankrijk leverde een belangrijke bijdrage via de inzet van maritieme surveillancevliegtuigen.¹⁸²⁸ Verschillende aanhoudingen werden verricht en grote boetes werden opgelegd, wat een duidelijke boodschap betekende voor maritieme criminelen en heel wat geld binnenbracht voor de deelnemende Afrikaanse staten. De mooie resultaten van de AMLEP-operaties wekten interesse op en leidden tot gelijkaardige projecten van onder meer het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk.¹⁸²⁹

AMLEP omvatte initieel voornamelijk operaties op zee en focuste op die manier vooral op de militaire vaardigheden van de Afrikaanse kuststaten, maar de intentie bestaat om ook andere

¹⁸²¹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 5; "Fighting pirates in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 31 juli 2013.

¹⁸²² Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30; "The Gulf of Guinea: A clear and present danger – The Americans are trying to fend off pirates in west Africa too", *The Economist*, 16 april 2009.

¹⁸²³ In 2013 werd in Niger de eerste Amerikaanse dronebasis in West-Afrika geopend, van waaruit men de omgeving adequaat kan surveilleren (zie "Fighting piracy in Africa", *Maritime Security Review*, 6 mei 2013).

¹⁸²⁴ Zie o.a. "Nigeria tasked over renewed attacks", *Maritime Security Review*, 22 maart 2013.

¹⁸²⁵ Zie "Fighting piracy in Africa", *Maritime Security Review*, 6 mei 2013.

¹⁸²⁶ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 52-53.

¹⁸²⁷ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 52.

¹⁸²⁸ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 52.

¹⁸²⁹ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 53.

stakeholders, zoals havenbedrijven, visserijagentschappen en douane- en politiediensten, bij de activiteiten te betrekken om een geïntegreerde aanpak te stimuleren.¹⁸³⁰ Het overtrof heel wat antipiraterij-initiatieven op vlak van betrokkenheid van Afrikaanse staten, wat cruciaal is in de zoektocht naar een duurzame oplossing, maar moest wel inboeten op vlak van permanentie, aangezien er slechts twee maanden per jaar gepatrouilleerd werd. Bijkomende financiering was nodig, maar zonder garantie dat er een *return on investment* zou komen in de vorm van een goed draaiende economie en duurzame stabiliteit was het moeilijk om deze initiatieven verder uit te breiden.¹⁸³¹ Toegenomen internationale coördinatie, transparante opvolging van de hervormingen in de regionale landen en eventuele prestatiegerichte financiering zouden de donorlanden misschien wel kunnen overtuigen om de gezamenlijke maritieme patrouilles aan te sterken.

3.3.5.2.4 Regional Maritime Awareness Capability

De Verenigde Staten bleven veel nadrukkelijker dan andere internationale partners hun beveiligingsinitiatieven en geostrategische aanwezigheid in de Golf van Guinee intensifiëren. Naast betekenisvolle initiatieven zoals het *Africa Partnership Station*, het *African Maritime Law Enforcement Partnership*, het *Africa Contingency Operations Training and Assistance (ACOTA)*-project¹⁸³² en het *Africa Center for Strategic Studies*, lanceerde de VS in 2011 met steun van het Verenigd Koninkrijk *Regional Maritime Awareness Capability (RMAC)*, dat opnieuw onder defensie gecategoriseerd kon worden en strategische partnerschappen met cruciale landen uit de Golf van Guinee vooropstelde. Het betreft een surveillanceprogramma dat via AIS, radars en sensoren op verschillende plaatsen langs de kustlijn een beter overzicht en bewustzijn moest creëren van wat er zich allemaal in het maritiem domein afspeelt, zodat patrouilleboten snel en doelgericht konden worden uitgestuurd.¹⁸³³ Net zoals het sterk gerelateerde *Total Radar Coverage of Nigeria (TRACON)*-project, dat met hulp van internationale partners werd opgezet en in 2010 werd gefinaliseerd, focuste RMAC ook initieel op Nigeria.¹⁸³⁴ AFRICOM maakte bekend dat het gecreëerde surveillancesysteem, dat geïntegreerd werd in het wereldwijd *Maritime Safety and Security Information System (MSSIS)*¹⁸³⁵, mede-gecoördineerd zou worden door het APS en Nigeria creëerde bijkomende radarsites op strategische plaatsen om de volledige kustlijn te dekken.¹⁸³⁶ Het project om de *maritime domain awareness* in de Golf van Guinee te verbeteren werd via allerhande resoluties en initiatieven ondersteund door diverse regionale en internationale partners, waaronder de Afrikaanse Unie, de Verenigde Naties en de Europese Unie.¹⁸³⁷ Midden 2013 ging ook de eerste *RMAC Conference* door in Nigeria, waarop leidinggevenden en vertegenwoordigers van de marine en

¹⁸³⁰ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 53.

¹⁸³¹ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 53.

¹⁸³² Dit initiatief, dat voortbouwt op het *African Crisis Response Initiative (ACRI)*, werd opgericht door de Verenigde Staten om het opleidingsniveau en de uitrusting van Afrikaanse legereenheden naar een hoger niveau te tillen, waardoor het onrechtstreeks ook een invloed had op de piraterijbestrijdingscapaciteiten van de betrokken staten (zie "AFRICOM Factsheet: ACOTA - Africa Contingency Operations Training and Assistance", <http://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/acota-africa-contingency-operations-training-and-assistance> (geraadpleegd op 4 augustus 2017)).

¹⁸³³ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; "New radar system improves Nigerian maritime capability", United States Africa Command, 15 maart 2011.

¹⁸³⁴ Zie "New radar system improves Nigerian maritime capability", United States Africa Command, 15 maart 2011.

¹⁸³⁵ Website: mssis.volpe.dot.gov.

¹⁸³⁶ *Supra* IV.3.1.2.3.

¹⁸³⁷ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4.

kustwacht van de betrokken staten aanwezig waren: binnen de context van *MDA* werd gezocht naar oplossingen voor de maritieme criminaliteitsproblematiek en men sprak de ambitie uit om deze conferentie op regelmatige basis te herhalen.¹⁸³⁸ Men focuste eerst op Nigeria, maar breidde dan uit naar andere landen van de Golf van Guinee en vervolgens het volledige Afrikaanse continent: men probeerde op weloverwogen surveillancefaciliteiten te installeren en deze in het bestaand netwerk te integreren.¹⁸³⁹

3.3.5.3 Frankrijk

Net als de VS was Frankrijk zich bewust van het cruciaal belang van de regio: heel wat Franse staatsburgers en ondernemingen bevinden zich namelijk in de Golf van Guinee en het gebied voorziet in ongeveer een kwart van de Franse olievoorraden.¹⁸⁴⁰ Daarnaast vertegenwoordigt de West-Afrikaanse regio ook grote militaire belangen voor Frankrijk, aangezien het uranium dat in Niger wordt ontgonnen door een Franse mijnbouwonderneming via de haven van Cotonou wordt getransporteerd, de haven van Douala in alle logistiek voor de Franse militaire aanwezigheid in de Centraal-Afrikaanse Republiek voorziet en de haven van Dakar het steunpunt vormt voor de militaire operaties in Mali. Daarom verzekert het land sinds 1990 permanente operationele aanwezigheid in de Golf van Guinee: de zogenaamde *Corymbe*-missie was initieel bedoeld om eventuele steun te verlenen aan grondtroepen, maar vanaf 1996 steeg de onveiligheid in het gebied zienderogen en voorzag men in constante patrouilles.¹⁸⁴¹ Een in de Golf van Guinee gestationeerd Frans fregat wordt beschouwd als de vierde basis in Afrika, naast de standplaatsen in Dakar, Libreville en Djibouti.¹⁸⁴²

Frankrijk organiseerde ook trainingsoefeningen via de aanwezige marineschepen, die de kust van Benin, Togo en Ghana patrouilleerden in een poging om de wijdverspreide piraterij te neutraliseren en het plaatselijk marinepersoneel te trainen.¹⁸⁴³ Daarnaast voorzag het land in de oprichting van het driejarig project *Priority Solidarity Fund: Support to the Reform of the Maritime Security Sector in the Gulf of Guinea*, gericht op het opbouwen van de maritieme beveiligingscapaciteiten in Benin, Togo en Ghana: de landen werden ondersteund bij het ontwerp van nationale maritieme beveiligingsstrategieën en de opleiding van mariniers en ander relevant personeel van gerelateerde overheidsdiensten. Het *Priority Solidarity Fund* werd later uitgebreid naar Nigeria, Ivoorkust en Guinee en tracht regionale samenwerking met betrekking tot maritieme kwesties actief te promoten.¹⁸⁴⁴ De bouw van een nieuw trainingscentrum voor marineofficieren in Equatoriaal-Guinea werd eveneens gefinancierd door de Franse overheid en moet het voorbeeld van het *Africa Partnership Station* van de VS volgen.¹⁸⁴⁵

Door vanaf midden 2016 samen met het Verenigd Koninkrijk *MDAT-GoG* te runnen, dat het *MTISC-GoG* moest opvolgen en een belangrijke rol speelde binnen de context van maritieme beveiliging in

¹⁸³⁸ Zie "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013.

¹⁸³⁹ Zie "Regional Maritime Awareness Capability (RMAC) programme rolling out across Africa", *DefenceWeb*, 15 december 2016.

¹⁸⁴⁰ Zie "Fighting pirates in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 31 juli 2013.

¹⁸⁴¹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 29; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "Fighting pirates in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 31 juli 2013.

¹⁸⁴² Zie "Fighting pirates in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 31 juli 2013.

¹⁸⁴³ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 25.

¹⁸⁴⁴ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 29.

¹⁸⁴⁵ Zie "Fighting pirates in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 31 juli 2013.

de Golf van Guinee, leverde Frankrijk ook een forse inspanning.¹⁸⁴⁶ Via duurzame Franse betrokkenheid in de regio en doorgedreven samenwerking met de plaatselijke landen probeerde men de economische belangen in de Golf van Guinee te beschermen. Alle Franse bijdragen en ondersteuningsinitiatieven in de Golf van Guinee vonden plaats binnen twee strategische kaders: het *African Peace Keeping Capacity Building Programme (RECAMP)* en het *Maritime Security Support Programme (ASECMAR)*, dat nu vooral als *Priority Solidarity Fund* wordt aangeduid.¹⁸⁴⁷ Het overgrote deel van de hulp inzake maritieme beveiliging was gericht op de voormalige kolonies en nam veelal de vorm aan van bijstand van militaire adviseurs en patrouillering van de internationale wateren die aan de territoriale zee van de betrokken landen grenzen.

Los van deze Franse initiatieven dient nog benadrukt te worden dat het land samen met Noorwegen de *EVEXI*-projecten van *INTERPOL* financiert: informatievergaring is immers cruciaal met het oog op adequate vervolging en bestraffing van piraterij en zoals de ervaring in Oost-Afrika reeds aantoonde, kan daarvoor niet enkel op maritieme strijdkrachten gesteund worden, aangezien zij geen rechtshandavingsinstanties zijn en niet noodzakelijk over de kennis en ervaring beschikken om met bewijsmateriaal om te gaan.¹⁸⁴⁸ Net als rond de Hoorn van Afrika engageert *INTERPOL* zich actief voor de piraterijproblematiek in de Golf van Guinee en probeert men het onderzoekswerk zo veel mogelijk te stuwen: de *Global Maritime Piracy Database* werd aangevuld en men probeert ook te interveniëren bij het onderzoek van de plaats van de misdaad en de ondervraging van de verdachten.¹⁸⁴⁹ De samenwerking met de West-Afrikaanse politie en kustwacht lost de verwachtingen echter niet volledig in. De *Maritime Piracy Task Force* van *INTERPOL* beschikt weliswaar over regionale bureaus in Abidjan en Yaoundé, maar deze ondervinden de gevolgen van de grootschalige *underreporting* in de regio.¹⁸⁵⁰ Het dient tevens vermeld te worden dat er tussen alle dringende aanvragen voor medewerking of uitwisseling van piraterijgerelateerde informatie geen enkel verzoek uit West-Afrika te bespeuren valt en dat geen van de honderden verdachten in de *Global Database on Maritime Piracy* van *INTERPOL* uit de Golf van Guinee komt.¹⁸⁵¹

3.3.5.4 Verenigd Koninkrijk

De rol van het Verenigd Koninkrijk kan evenmin veronachtzaamd worden, gelet op de uitgebreide hulp bij de oprichting van het *MTISC-GoG*, de verregaande inspanningen binnen de context van het vervangend *MDAT-GoG*, diverse andere steunacties en veelvuldige giften.¹⁸⁵² De schaal verschilt weliswaar, maar er zijn grote gelijkenissen met het beleid dat de Verenigde Staten nastreven. Er ontwaart een zeer gelijkaardig patroon, aangezien beide naties bilaterale steun leveren aan de plaatselijke staten om hun marine en kustwacht op punt te zetten en de controle over hun maritiem domein te heroveren, maar één opmerkelijk verschil springt in het oog: het Verenigd Koninkrijk zet

¹⁸⁴⁶ *Infra* IV.3.4.1.3.4.

¹⁸⁴⁷ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 29.

¹⁸⁴⁸ Zie o.a. Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 324; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14.

¹⁸⁴⁹ Zie Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 327-328; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14-15.

¹⁸⁵⁰ *Supra* IV.1.3.2.

¹⁸⁵¹ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 15.

¹⁸⁵² Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 2.

zich ook actief in om grotere samenwerking tussen multinationale oliebedrijven te promoten in de strijd tegen piraterij en oliediefstal.¹⁸⁵³ Deze ambitie is steeds nadrukkelijker aanwezig in het beleid van het Verenigd Koninkrijk en veruitwendigde zich ook bij de creatie van het *MTISC-GoG*, dat weliswaar geen lange levensduur kende. Het Verenigd Koninkrijk hecht veel belang aan de betrokkenheid van deze cruciale stakeholders en spoort hen aan om de banden met de plaatselijke gemeenschappen te herstellen, aangezien de vijandige houding ten aanzien van de grote oliebedrijven één van de wortels vormt voor de heersende onrust in de regio. Deze focus op toenemend engagement van de privésector is uniek en men probeerde op die manier efficiënte informatie-uitwisselingssystemen op te zetten, die de piraterijbestrijdingsmaatregelen helpen coördineren en de afhankelijkheid van zwakke nationale marinevlotten en beveiligingsinfrastructuur moeten verminderen. Een dergelijk model, steunend op grotere input en participatie van de privésector, bewees immers al zijn nut bij de piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika. Het Verenigd Koninkrijk voorzag in 2013 tevens in een *memorandum of understanding* met Nigeria omtrent bilaterale militaire samenwerking in de strijd tegen terrorisme en maritieme criminaliteit, voornamelijk ingegeven door de toenemende oliediefstal en de nood aan gespecialiseerde militaire training, onderlinge coöperatie en informatie-uitwisseling op vlak van veiligheid en defensie.¹⁸⁵⁴

3.3.5.5 Overige landen

Niet enkel de bovenvermelde staten, maar ook heel wat andere landen verleenden op uiteenlopende wijze hun steun aan de piraterijbestrijding in de Golf van Guinee, veelal via het schenken van patrouilleboten en gerelateerde uitrusting of het aanbieden van financiële giften.¹⁸⁵⁵ Het is nagenoeg onmogelijk om een exhaustief overzicht te bieden van alle projecten, dus hieronder volgen slechts enkele initiatieven die de aandacht trokken. Zo ondersteunt Brazilië binnen het kader van de *South Atlantic Peace and Cooperation Zone* reeds sinds 1986 het *Atlantic Initiative*, dat in 2008 ontbolsterde tot een volwaardig beleidsdocument dat pleit voor een herlancering van de samenwerkingsacties tussen de Zuid-Atlantische staten, waartoe alle landen van de Golf van Guinee behoren.¹⁸⁵⁶ De beoogde coöperatie zou plaatsvinden op vier vlakken: verkenning van de zeebodem, milieugerichte samenwerking op vlak van oceanografie en visserij, maritieme beveiliging en transport. Sinds 1993 worden onder de noemer '*Atlas Sur*' tevens tweejaarlijkse maritieme operaties georganiseerd met de steun van de marine van Brazilië, Zuid-Afrika, Argentinië en Uruguay.¹⁸⁵⁷

Ook China wou de initiatieven van de landen van de Golf van Guinee actief ondersteunen door het bekostigen en aanleveren van schepen, het uitsturen van vastellingsteams en het faciliteren van regionale topbijeenkomsten en conferenties, waarop de betrokken landen bij elkaar werden gebracht en kennis en ervaringen werden overgedragen.¹⁸⁵⁸ Er kan niet naast de belangstelling en het engagement van China (en andere opkomende landen zoals Brazilië en India) voor de Golf van

¹⁸⁵³ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30.

¹⁸⁵⁴ Zie "Nigeria, UK Sign MoU On Security", *Maritime Security Review*, 8 maart 2013.

¹⁸⁵⁵ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 29-31; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 22-23; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 2; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 7; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014.

¹⁸⁵⁶ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 29.

¹⁸⁵⁷ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 29.

¹⁸⁵⁸ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30-31; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 22; M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 7; "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Europese Unie, 17 maart 2014; "China calls for more international cooperation in combating Somali piracy", *Maritime Security Review*, 26 november 2012.

Guinee gekeken worden en deze trend zal in de toekomst enkel toenemen, gelet op de groeiende economie en de daaraan gekoppelde nood aan steeds meer energievoorraden: voornamelijk in de olie- en gassector nemen de investeringen van China in de regio de laatste tijd ongekende vormen aan en dit zal ongetwijfeld een grote bereidheid blijven garanderen om bij te dragen aan uiteenlopende initiatieven ten behoeve van maritieme beveiliging en stabiliteit in de Golf van Guinee.¹⁸⁵⁹ In Europa zat men evenmin stil: zo werd in 2009 op een bijeenkomst van de *Chiefs of European Navies (CHENS)*, een informeel, onafhankelijk forum bestaande uit de hoogste marineofficieren, besloten om een specifieke werkgroep op te richten die de mogelijkheden voor versterkte capaciteitsuitbouw, regionale stabiliteit en maritieme beveiliging in de Golf van Guinee moest analyseren in rechtstreeks overleg met de *MOWCA* en het *Africa Partnership Station*.¹⁸⁶⁰ Spanje kondigde midden 2014 dan weer aan dat het opleidingsprogramma's en militaire trainingsoefeningen zou organiseren voor bereidwillige regionale staten.¹⁸⁶¹ Tot slot kan nog opgemerkt worden dat België actief was in de Golf van Guinee door oorlogsschepen in te zetten binnen de context van het multinationale *Exercise Obangame Express*.¹⁸⁶²

3.4 Private initiatieven

3.4.1 Marktspelers en belangenverenigingen

3.4.1.1 Situering

De piraterijproblematiek in de Golf van Guinee liet uiteraard ook de scheepvaartsector niet koud: vooral de *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)*¹⁸⁶³ engageerde zich sterk om een oplossing voor de West-Afrikaanse piraterij te bewerkstelligen, gelet op de implicaties voor de tankersector. De organisatie doet er alles aan om de piraterijdreiging ten volle te begrijpen en te communiceren, zodat de juiste stappen ondernomen worden om de risico's te beperken. Er heerst vooral bezorgdheid omtrent het gesofisticeerd karakter van de piraterijaanvallen in de regio: er worden bijvoorbeeld *ship-to-ship transfers* uitgevoerd, wat wijst op geavanceerd zeemanschap, technische expertise en gedegen voorbereiding.¹⁸⁶⁴ De scheepvaartsector vreest daarnaast de aanhoudende corruptie, aangezien georganiseerde diefstal van grote olieladingen niet zonder de medewerking van invloedrijke figuren aan land kan gebeuren en dit nefast fenomeen een structureel onveiligheidsgevoel creëert dat niet snel verholpen kan worden.

Van de drie cruciale elementen in de aanpak van de Somalische piraterij (patrouilles door oorlogsschepen van derde landen, de inzet van gewapende private beveiligingsteams en het consistent toepassen van *Best Management Practices*) lijkt enkel de laatste pijler een valabele optie in de Golf van Guinee, waardoor de scheepvaartsector daar duchtig op ingezet heeft.¹⁸⁶⁵ Ondanks de

¹⁸⁵⁹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30-31.

¹⁸⁶⁰ Zie D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence iQ*, 18 augustus 2010.

¹⁸⁶¹ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 20.

¹⁸⁶² Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 30; "Belgische marine leidt West-Afrikaanse soldaten op", *De Morgen*, 25 februari 2013.

¹⁸⁶³ Website: www.intertanko.com.

¹⁸⁶⁴ Dat er tot nu toe nog geen sprake was van explosies of grote olielekken kan misschien deels toegeschreven worden aan simpel geluk, maar er moet zeker ook sprake zijn van de nodige vaardigheden en knowhow (zie SAMI Members Briefing April 2015, 7).

¹⁸⁶⁵ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 7.

uiteenlopende problemen blijft de scheepvaartsector ook achter het concept van rapportering staan en worden de leden aangemoedigd om dit consequent te blijven doen. De sector roept de internationale gemeenschap tevens op om meer verantwoordelijkheid te nemen, aangezien het gebrek aan een veilige commerciële omgeving uiteindelijk wordt doorgerekend naar de consument, en benadrukt voortdurend de noodzakelijke betrokkenheid van de privésector en het prioritaire belang van de zeevarenden, die bij elke trip naar de Golf van Guinee aan potentieel geweld en mentale kwelling worden blootgesteld. Men blijft daarom lobbyen voor een groter bewustzijn, gepaste acties en adequate beveiligingsmaatregelen.¹⁸⁶⁶

3.4.1.2 Guidelines for Owners, Operators en Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region

3.4.1.2.1 Situering

Rond de Hoorn van Afrika werd duidelijk aangetoond dat *Best Management Practices* resultaat boeken, maar het probleem bestond erin dat deze *Best Management Practices*, waaronder de in 2011 geïntroduceerde *Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, specifiek gericht waren op het bekampen van Somalische piraterij.¹⁸⁶⁷ Zoals reeds werd aangetoond, verschilt de piraterij in de Golf van Guinee echter in grote mate qua motieven, gebruikte technieken en gewelddadig karakter, waardoor *BMP4* vaak onaangepast bleek om daar te worden toegepast. Er was duidelijk nood aan gelijkaardige richtsnoeren die wel geschikt waren om West-Afrikaanse piraterij tegen te gaan en de private sector, die steeds bewuster werd van de piraterijdreiging in West-Afrika en de daaraan gekoppelde verliezen, zag deze behoefte snel in: het ontwikkelen van aangepaste *Best Management Practices* werd als een absolute prioriteit aangeduid en dit leidde eind 2012 tot de lancering van de *Interim Guidelines for Owners, Operators en Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region*, die met een reeks specifieke beveiligingsmaatregelen voor de betrokken regio een nuttige aanvulling op *BMP4* vormden.¹⁸⁶⁸ De richtsnoeren worden echter niet universeel toegepast in West-Afrika en blijken ondanks de wenselijke aanpassing niet even doeltreffend als rond de Hoorn van Afrika: de situatie blijft immers fundamenteel verschillend, aangezien het in de Golf van Guinee veelal om plaatselijk verkeer gaat en de schepen zo wat blijven rondhangen in het risicogebied.¹⁸⁶⁹

3.4.1.2.2 Inhoud

De specifieke richtlijnen waarschuwen dat het risico op een piraterijaanval heel hoog is wanneer schepen voor anker gaan of stilliggen voor of in de haven, waar men zeer kwetsbaar is door de inadequate implementatie van de *ISPS Code*. Vooral dicht bij de kust wordt wachten, traag varen of voor anker dan ook afgeraden, samen met het communiceren van posities of andere informatie via

¹⁸⁶⁶ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 8.

¹⁸⁶⁷ Zie UKMTO, *BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 90 p.

¹⁸⁶⁸ Zie Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region, ICS, 21 december 2012; Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (15 augustus 2013), *IMO Doc. Circular Letter No.3394*; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 9; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13; "New interim anti-piracy guidelines for Gulf of Guinea", BIMCO News, 21 december 2012.

¹⁸⁶⁹ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 9; "Growing concern in West Africa", Maritime Security Review, 28 oktober 2013.

radiocommunicatie.¹⁸⁷⁰ Men moet tevens waakzaam zijn voor piraten die op bedrieglijke wijze de rol van ordehandhavers trachten aan te nemen en scheepsoperaties worden best overdag uitgevoerd, aangezien de risico's 's nachts veel hoger liggen.¹⁸⁷¹ De scheepvaartbedrijven moeten ook opletten en vermijden bij voorkeur om afspraaklocaties of wachtposities mee te delen aan externe partijen: in e-mailverkeer met agenten en charterpartijen wordt best enkel de wettelijke of contractuele minimumvereiste aan informatie verschaft en de adressantenlijst dient grondig doorgelicht te worden.¹⁸⁷² Contact met actoren waarmee men niet vertrouwd is, wordt ontmoedigd en als men regelmatig in de regio opereert, wordt men aangespoord om de *modus operandi* vaak te wijzigen.

Eens de piraten een doelwit hebben uitgekozen, is het helaas niet makkelijk om een kaping te vermijden: in de *High Risk Area* rond de Hoorn van Afrika is het mogelijk om piraten te ontvluchten eens men ze van in de verte ziet aankomen, maar tankerschepen in West-Afrika zijn veel kwetsbaarder omdat ze niet dezelfde snelheden halen en een bepaalde toegankelijkheid moeten waarborgen.¹⁸⁷³ In geval van een scheepskaping wordt benadrukt dat overgave de beste strategie is, aangezien de Nigeriaanse piraten geen geweld schuwen om de crew onder controle te houden.¹⁸⁷⁴ Veel schepen schakelen hun AIS-systeem uit om te vermijden dat piraten hen in het vizier krijgen, maar het is cruciaal dat het AIS-signaal onmiddellijk terug geactiveerd wordt eens er piraten aan boord van het schip zijn, zodat interventies of reddingsoperaties niet bemoeilijkt worden.¹⁸⁷⁵ De plaatsing van verborgen mechanismen die de positie van het schip op een veilige manier communiceren is in dat opzicht ook een aanrader, aangezien piraten doorgaans onmiddellijk na het overmeesteren van het schip alle zichtbare tracking- en communicatiesystemen vernielen.¹⁸⁷⁶ Er bleven wel vragen bestaan omtrent de rapportage- en informatie-uitwisselingsprocedures, die vooral in de Golf van Guinee heel belangrijk zijn met het oog op de snel evoluerende en zeer gesofisticeerde maritieme criminaliteit: de initiële problemen werden weliswaar opgelost door de oprichting van het *MTISC-GoG* en de opvolging van dit centrum door *MDAT-GoG*¹⁸⁷⁷, maar het bleef onduidelijk hoe de verschillende instanties zouden interageren.¹⁸⁷⁸

¹⁸⁷⁰ Zie Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region (Version 2), ICS, juni 2016, 7.

¹⁸⁷¹ Zie Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region (Version 2), ICS, juni 2016, 7.

¹⁸⁷² Zie Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region (Version 2), ICS, juni 2016, 6.

¹⁸⁷³ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 7.

¹⁸⁷⁴ Zie Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region (Version 2), ICS, juni 2016, 9.

¹⁸⁷⁵ Zie Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region (Version 2), ICS, juni 2016, 8-9.

¹⁸⁷⁶ Zie Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region (Version 2), ICS, juni 2016, 8.

¹⁸⁷⁷ Ten tijde van de creatie van de oorspronkelijke *Interim Guidelines for Owners, Operators en Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* waren er nog geen regio-specifieke centra die zich bezighielden met het verzamelen en verspreiden van informatie, waardoor rapportering aan nationale centra, het *IMB Piracy Reporting Centre* of de vlaggenstaat de enige opties waren. In bepaalde gebieden kon weliswaar het *Regional Maritime Rescue Coordination Centre* in Lagos gecontacteerd worden, maar gelet op de beperkte capaciteit en de contractuele uitbesteding van bepaalde maritieme beveiligingstaken aan privéondernemingen die banden hadden met ex-militanten, leek dit geen ideale oplossing (zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10).

¹⁸⁷⁸ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 9-10.

Een traditionele beveiligingsmaatregel betreft het uitrusten van het schip met een citadel: binnen de context van de Somalische piraterij werd het aangemerkt als één van de meest doeltreffende beveiligingsmaatregelen en zorgde het, door het veilig stellen van de bemanning in een voor de piraten ontoegankelijke plaats, voor de preventie van talrijke gijzelingen.¹⁸⁷⁹ Volgens experts zou deze techniek ook heel doeltreffend kunnen zijn in de Golf van Guinee, aangezien Nigeriaanse piraten in staat zijn om schepen te navigeren en voornamelijk uit zijn op de lading: als men de toegang zou kunnen verhinderen tot de brug van het schip en de piraten de besturingssystemen dus niet kunnen bereiken, lukt het hen immers niet om hun normale routine te doorlopen en zo de cargo te stelen.¹⁸⁸⁰ Met deze redenering in het achterhoofd menen velen dat het beschikken over een adequate citadel nog meer dan rond de Hoorn van Afrika, waar de loutere aanwezigheid van gewapend beveiligingspersoneel vaak al volstaat om piraten af te schrikken en hen aanstuurt om op zoek te gaan naar makkelijkere prooien, een efficiënte manier kan zijn om succesvolle aanvallen in de Golf van Guinee te voorkomen. Het veiligheidsgevoel bij de bemanning wordt in elk geval verhoogd en de potentiële menselijke kost wordt aanzienlijk beperkt.¹⁸⁸¹ Sommigen blijven echter kritisch, aangezien Somalische piraten er in het verleden al in geslaagd zijn om toch binnen te geraken in de citadel of de bemanning te dwingen om hun schuilplaats te verlaten, dus het is belangrijk dat er aan een aantal vereisten voldaan wordt: de citadel moet gebouwd worden met ondoordringbaar materiaal, er moeten voldoende voorraden en adequate voorzieningen aanwezig zijn, het moet mogelijk zijn om het schip vanuit de citadel te besturen en het is essentieel dat de citadel uitgerust is met een communicatiesysteem om de buitenwereld te contacteren.¹⁸⁸² Naast deze materiële vereisten is het uiteraard cruciaal dat de bemanning bewust is van de noodprocedures in geval van een piraterijaanval en weet hoe de citadel en de aanwezige systemen functioneren, wat enige training vergt. Ondanks al deze vereisten, wordt de wenselijkheid van deze beveiligingsmaatregel in de Golf van Guinee toch duchtig in vraag gesteld, aangezien er onvoldoende marine- en kustwachtschepen aanwezig zijn om de opgesloten bemanning ter hulp te snellen.¹⁸⁸³ De *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* bleken dan ook sceptisch omtrent de doeltreffendheid van citadels in West-Afrika¹⁸⁸⁴ en de *Best Management Practices* stelden duidelijk dat dit hoogstens een complementaire maatregel betreft, die geenszins de voorgeschreven scheepsbeveiligingsrichtlijnen vervangt.¹⁸⁸⁵

¹⁸⁷⁹ Zie UKMTO, *BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 37-39; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁸⁸⁰ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13.

¹⁸⁸¹ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 22.

¹⁸⁸² Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* (Version 2), ICS, juni 2016, 8; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 5-6.

¹⁸⁸³ Zie o.a. SAMI Members Briefing April 2015, 7-8.

¹⁸⁸⁴ Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* (Version 2), ICS, juni 2016, 8.

¹⁸⁸⁵ Zie UKMTO, *BMP4. Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 38; UKMTO, *BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, Glasgow, Witherby, 2018, 17; UKMTO, *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*, Glasgow, Witherby, 2018, 35.

3.4.1.2.3 Actualisatie

Eind 2014 probeerde men door het uitbrengen van geactualiseerde richtsnoeren enkele pijnpunten weg te werken.¹⁸⁸⁶ Deze update werd vooral noodzakelijk geacht omdat de frequentie, geografische spreiding en het gewelddadig karakter van de aanvallen nog steeds significant waren en er nu ook in toenemende mate gijzelingen tegen betaling van losgeld plaatsvonden: gewapende overvallen op tankerschepen met diefstal van de lading en andere waardevolle zaken bleven de voornaamste dreiging vormen, maar de recente gebeurtenissen toonden aan dat ook kidnapping een legitiem risico was geworden in de Golf van Guinee, waarbij zeevarenden na een kaping aan land werden vastgehouden tot de gewenste som werd overgemaakt.¹⁸⁸⁷ Daarnaast was het cruciaal dat de specifieke *Best Management Practices* voor de Golf van Guinee rekening hielden met het *MTISC-GoG*, dat in maart 2014 operationeel werd.

De rapporteringsprocedures van *BMP4* werden aangehouden, met het enige verschil dat de rol van het *MSCHOA* en *UKMTO* voortaan werd ingevuld door het *MTISC-GoG*: zowel in geval van dreiging, aanval of kaping van het schip vormde het centrum het centraal contactpunt om een incident te melden en zo de plaatselijke autoriteiten in te schakelen.¹⁸⁸⁸ Enkel indien communicatie met het *MTISC-GoG* onmogelijk was of moeilijk verliep, raadde men aan om het *Regional Maritime Rescue Coordination Centre* in Lagos (dat de kustwateren van Togo tot de Democratische Republiek Congo dekt) of Monrovia (dat de kustwateren van Guinee tot Ghana dekt) te contacteren.¹⁸⁸⁹ Na een incident moet tevens het *IMB Piracy Reporting Centre* ingelicht worden om de piraterijdreiging accuraat in kaart te brengen en dient ook *INTERPOL* op de hoogte te worden gesteld via het *West Africa Police Information System Regional Bureau* in Abidjan.¹⁸⁹⁰ Met betrekking tot de rapportage van scheepsbewegingen bestond er nog wat onduidelijkheid omtrent de bevoegde instantie, gelet op de verschillende opties die toen bestonden of in de nabije toekomst ontwikkeld zouden worden, maar ook op dat vlak leek het *MTISC-GoG* via de inrichting van een *voluntary reporting area* het voortouw te nemen.¹⁸⁹¹

Na het opdoeken van het *MTISC-GoG* midden 2016 drong een nieuwe actualisatie van de *Guidelines for Owners, Operators en Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* zich uiteraard weer op: de rapporteringsinstructies ondergingen noodgedwongen wijzigingen, aangezien *MDAT-GoG* nu als centraal contactpunt werd aangewezen.¹⁸⁹² De overige richtlijnen bleven hetzelfde, maar gelet op de nakende operationalisering van het *Inter-Regional Coordination Centre* was het nog onzeker hoe alles in de toekomst gecoördineerd zou worden, waardoor nieuwe

¹⁸⁸⁶ Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region*, ICS, oktober 2014.

¹⁸⁸⁷ *Supra* IV.1.1 en IV.1.3.2.

¹⁸⁸⁸ Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region*, ICS, oktober 2014, 5 en 9.

¹⁸⁸⁹ Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region*, ICS, oktober 2014, 10.

¹⁸⁹⁰ Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region*, ICS, oktober 2014, 11.

¹⁸⁹¹ Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region*, ICS, oktober 2014, 5-6.

¹⁸⁹² Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* (Version 2), ICS, juni 2016; "New West Africa Piracy Guides", *Maritime Security Review*, 24 juni 2016; "New industry guidelines for Gulf of Guinea published", *UK P&I Club*, 22 juni 2016.

aanpassingen aan de *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* niet onwaarschijnlijk leken. De private sector ontwikkelde begin 2016 tevens *Guidelines on Cyber Security Onboard Ships*, die bewustzijn moesten creëren voor cyberbeveiliging aan boord van schepen: moderne informatietechnologie en toenemende automatisering brengen ook voor de scheepvaart heel wat gevaren met zich mee en het was belangrijk dat men de concrete risico's inzag en wist hoe deze beperkt konden worden.¹⁸⁹³ Aan de hand van de richtsnoeren kon men cyberbeveiligingsmaatregelen opstellen en implementeren om te vermijden dat belangrijke inlichtingen in foute handen terechtkwamen: het document behandelt op coherente en illustratieve wijze de verschillende stappen die moeten worden doorlopen om adequate digitale beveiliging te voorzien en vormt zo een zeer toegankelijk en waardevol instrument voor de commerciële scheepvaart.

In juni 2018 werd eindelijk de langverwachte *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers* gepubliceerd, waarin globale richtsnoeren ter beveiliging tegen piraterij zijn opgenomen.¹⁸⁹⁴ Het document schuift eerst enkele fundamentele principes naar voor, waaronder het uitvoeren van risicobeoordelingen, doorvoeren van gepaste beveiligingsmaatregelen, naleven van rapportagerichtlijnen en verzekeren van permanente waakzaamheid, en behandelt vervolgens alle vereiste handelingen en overwegingen op gedetailleerde wijze. In de annexen wordt ten slotte teruggekoppeld naar de voornaamste piraterijregio's, waarin de prominente kenmerken en registratievoorschriften zeer kort vermeld worden en doorverwezen wordt naar de bestaande richtsnoeren voor dat specifiek gebied: voor de Golf van Guinee worden de *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* aangehaald en stipuleert men duidelijk dat *MDAT-GoG* het eerste aanspreekpunt vormt, waardoor de eerder besproken verwarring definitief uitgeklaard lijkt te zijn.¹⁸⁹⁵

3.4.1.3 Maritime Trade Information Sharing Centre – Gulf of Guinea

3.4.1.3.1 Situering

Cruciaal voor het specifieke gebied van de Golf van Guinee en het hoofdobjectief 'efficiënte informatie-uitwisseling' van de *Yaoundé Code of Conduct* was ook de door het Verenigd Koninkrijk, de Britse scheepvaartsector en de oliesector ingegeven oprichting van het *Maritime Trade Information Sharing Centre – Gulf of Guinea (MTISC-GoG)*, dat het voorbeeld moest volgen van het *MSCHOA* en *UKMTO*.¹⁸⁹⁶ Beide initiatieven bleken immers erg waardevol in de strijd tegen de Oost-Afrikaanse piraterij en werden dus gekopieerd voor de Golf van Guinee: de ontwikkeling van een

¹⁸⁹³ Zie *Guidelines on Cyber Security onboard Ships*, ICS, februari 2016; "Cyber threat to merchant vessels", *Maritime Security Review*, 5 juli 2016.

¹⁸⁹⁴ Zie *UKMTO, Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*, Glasgow, Witherby, 2018, 76 p.

¹⁸⁹⁵ Zie *UKMTO, Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*, Glasgow, Witherby, 2018, 61-62.

¹⁸⁹⁶ Zie *BRITISH SHIPPING, Chamber of Shipping Annual Review 2011-2012*, Londen, The Chamber of Shipping, 2012, 25; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 18-19; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; SAMI Members Briefing April 2015, 6; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; D. EAGLES, "The Royal Navy's response to maritime security concerns off West Africa", *Nautilus International*, 28 november 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

gelijkaardig systeem kon als een grote stap voorwaarts worden gezien om de wijdverspreide piraterij in de regio terug te dringen en de IMO werkte dan ook actief mee om er samen met de voortrekkers van het initiatief en de federale regering van Ghana, waar het *MTISC-GoG* zich zou vestigen, een succes van te maken.¹⁸⁹⁷ Het centrum draaide proef tijdens *Exercise Obangame Express* in 2013 en 2014 en werd operationeel in maart 2014: het had als doel om het centraal contactpunt te worden voor het rapporteren van incidenten of verdachte activiteiten, het verspreiden van informatie, het aanbieden van advies en het uitdragen van actuele richtlijnen inzake maritieme beveiliging.¹⁸⁹⁸ Met de *Regional Maritime University* in Accra als hoofdkwartier voorzag het schepen in de Golf van Guinee van veiligheidsrapportage de klok rond.

3.4.1.3.2 Werking

Incidentenrapportage, inlichtingenvergaring en gegevensanalyse zijn belangrijke elementen voor elke beveiligingsstrategie: men zag in dat de scheepvaartsector nood had aan duidelijke, toegankelijke informatie die toelaat om actie te ondernemen wanneer er dreiging heerst.¹⁸⁹⁹ Het *MTISC-GoG* probeerde de scheepsbewegingen en incidenten in het maritiem domein in kaart te brengen en bewustzijn voor maritieme criminaliteit bij te brengen. De scheepvaartsector werd aangemoedigd om bij een piraterijaanval onmiddellijk het *MTISC-GoG* op de hoogte te brengen, dat op zijn beurt waarschuwingssignalen naar andere schepen in de buurt stuurde en de nodige maatregelen nam. Hoewel het *MTISC-GoG* uiteraard geen oorlogsschepen kon aansturen, was het in staat om de informatie door te spelen aan *INTERPOL*, de relevante regionale centra en de lokale autoriteiten, die desgevallend hulp konden bieden.¹⁹⁰⁰ Het *MTISC-GoG* bewees meermaals over zeer actuele informatie te beschikken, aangezien bepaalde piraterij-incidenten soms lang voor de rapportage via andere kanalen werden geregistreerd. Het initiatief kon rekenen op de steun van verschillende internationale actoren, regionale organisaties en de privésector en werd onder meer bemand door marinepersoneel uit de regio.¹⁹⁰¹ De vraag bleef wel of het *MTISC-GoG* compatibel was met de strategie van de *ECCAS* en de *ECOWAS*, die een specifieke indeling in maritieme zones en daaraan gekoppelde regionale coördinatiecentra beoogde, maar na onderling overleg met de respectieve regionale organisaties werden de nodige afspraken gemaakt: conform de *Yaoundé Code of Conduct* zou er nauw samengewerkt worden met het *CRESMAC*, het *CRESMAO* en het *Inter-Regional Coordination Centre*.¹⁹⁰² Complementariteit met het *ICC* mocht in elk geval geen probleem vormen: de twee centra vulden elkaar aan bij de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct*, aangezien

¹⁸⁹⁷ Zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 19; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10; "IMO pledges to assist with piracy code", *Maritime Security Review*, 26 maart 2013.

¹⁸⁹⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 11; Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region, ICS, oktober 2014, 5; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 18-19; SAMI Members Briefing April 2015, 6.

¹⁸⁹⁹ Zie o.a. SAMI Members Briefing April 2015, 6.

¹⁹⁰⁰ Zie Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region, ICS, oktober 2014, 5; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 19; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 4; SAMI Members Briefing April 2015, 6.

¹⁹⁰¹ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 11; Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region, ICS, oktober 2014, 5; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 19.

¹⁹⁰² Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 11; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6.

het ICC het strategisch orgaan voor regionale coördinatie vormt en het MTISC-GoG het centraal aanspreekpunt en de voornaamste informatieverdeler voor de scheepvaartsector was in geval van incidenten.¹⁹⁰³ Beide centra vervulden een belangrijke rol binnen de strategie en een goede verstandhouding was bijgevolg essentieel.

Na een moeizame oprichtingsfase, naar verluidt veroorzaakt door een gebrek aan inspanningen van de regionale staten¹⁹⁰⁴, ontving het MTISC-GoG heel wat oproepen en registreerde het de positie van talloze schepen.¹⁹⁰⁵ De vermelding van het centrum als centraal contactpunt in de geactualiseerde *Guidelines for Owners, Operators en Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* zat daar zeker voor iets tussen.¹⁹⁰⁶ Vergelijkbaar met de situatie rond de Hoorn van Afrika stelde het MTISC-GoG een soort IRTC en HRA in dat in de Golf van Guinee de vorm aannam van een *voluntary reporting area* (VRA), van waaruit schepen hun positie en overige relevante informatie op vrijwillige basis konden rapporteren.¹⁹⁰⁷ Dit vormt belangrijke input die bijdraagt tot een accuraat beeld van de activiteiten in het maritiem domein, waaruit bepaalde patronen ontwaard kunnen worden om toekomstige incidenten te vermijden. Het rapportagegebied is behoorlijk groot en bestrijkt ongeveer 2,85 miljoen vierkante kilometer, van Angola in het zuiden tot Mauritanië in het noorden.¹⁹⁰⁸ Ontvangen data, verkregen via AIS, LRIT, vrijwillige rapportering, waarneming op afstand ('remote sensing') en commerciële 'open source'-toepassingen, werd onmiddellijk verwerkt in een digitaal systeem, waarna navigatiewaarschuwingen en richtlijnen inzake maritieme beveiliging werden uitgestuurd en risicogebieden werden aangeduid.¹⁹⁰⁹ De veiligheidsaanbevelingen die verspreid werden onder de zeevarenden, scheepsoperatoren en het rechtshandavingspersoneel worden als een aanvulling op de *Best Management Practices* gezien en moeten de risico-inschatting en interventiecapaciteit aanscherpen.¹⁹¹⁰

3.4.1.3.3 Problemen

Hoewel het centrum niet opereerde onder een geheimhoudingsstatuut, besepte men dat de ontvangen informatie zeer gevoelig kon zijn en werd gegarandeerd dat de inlichtingen adequaat beheerd zouden worden: databaseveiliging was cruciaal voor de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van het MTISC-GoG en werd als een absolute prioriteit beschouwd.¹⁹¹¹ Schepen

¹⁹⁰³ Zie "IMO Factsheet: West and Central Africa Regional Agreements and Information Sharing", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx> (geraadpleegd op 7 maart 2017); G. CLOUGH en T. SCHOMMER, "West Africa Information Sharing", *Oceans Beyond Piracy*, 29 april 2014.

¹⁹⁰⁴ In een meeting tussen de Britse premier en Ghanese president midden 2013 kwam de vertraagde lancering van het MTISC-GoG ter sprake en dit heeft misschien voor de nodige politieke druk gezorgd (zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10).

¹⁹⁰⁵ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 6.

¹⁹⁰⁶ *Supra* IV.3.4.1.2.3.

¹⁹⁰⁷ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 11; *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region*, ICS, oktober 2014, 5; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 6; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 19; SAMI Members Briefing April 2015, 6; "VRAs: Traffic, Threat, & Response Awareness", *Oceans Beyond Piracy*, 23 juni 2016.

¹⁹⁰⁸ Zie Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 11; SAMI Members Briefing April 2015, 6.

¹⁹⁰⁹ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 6.

¹⁹¹⁰ Zie *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region*, ICS, oktober 2014, 5.

¹⁹¹¹ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 6.

kunnen dan wel uitgerust zijn om piraterijaanvallen te verijdelen, maar het vergt toenemende focus op het ontzeggen van criminele toegang tot informatie met betrekking tot schepen, hun reisroute en hun lading om te voorkomen dat piraten hun oog op een bepaald schip laten vallen.¹⁹¹² Piraten zouden zelfs inlichtingen kunnen vergaren over de beveiligingsmechanismen aan boord van het schip, dus het mag duidelijk zijn dat dit een zeer kwetsbaar aspect betreft. Net als voor de andere regionale surveillancecentra was het dus van levensbelang dat men zeer waakzaam was voor corruptie en gegevensbeveiliging ernstig nam.

Eén van de grootste problemen die men ondervond, was het gebrek aan rapportering: sommige instanties werden immers niet vertrouwd door de scheepvaartsector en als informatiebronnen voor piraten aanzien, wat uiteraard grootschalige *underreporting* in de hand werkte.¹⁹¹³ *Underreporting* is reeds lang een plaag in de regio en het MTISC-GoG deed er alles aan om de scheepvaartindustrie te overtuigen om alle incidenten te melden, maar men slaagde er niet zomaar in om het vertrouwen van de sector te winnen: zo was men onder meer bezorgd over de mate waarin het centrum de ontvangen informatie verspreidde en waren er vragen omtrent de inlichtingen die terugvloeiden naar de scheepvaartsector.¹⁹¹⁴ Er heerste blijkbaar frustratie omtrent het gebrek aan debriefing na de melding van een incident, aangezien men vond dat het MTISC-GoG achteraf informatie zou moeten kunnen aanleveren aan de slachtoffers en bevoegde instanties om vervolging en schadevergoeding mogelijk te maken.¹⁹¹⁵ Indien men achteraf op generlei wijze geholpen werd om herstel te verkrijgen voor de geleden schade, leek het nut van rapportering immers miniem voor de scheepvaartsector, gelet op de resulterende vertragingen en daaraan gekoppelde verliezen. Er heerste daarnaast ook algemeen wantrouwen tegenover de plaatselijke autoriteiten, die bemanningsleden soms arresteerden of mishandelden wegens misplaatste vermoedens van medeplichtigheid, en het is dus niet verwonderlijk dat het probleem van *underreporting* alomtegenwoordig bleef.¹⁹¹⁶

3.4.1.3.4 Aflossing door MDAT-GoG

Het MTISC-GoG bevond zich uiteraard nog in een groeiproces, maar er werd rekening gehouden met de kritiek en er zou hard gewerkt worden om aan de eisen van de scheepvaartindustrie te voldoen.¹⁹¹⁷ Het door de privésector opgericht centrum was vastberaden om de regionale initiatieven aan te vullen door zich op te werken tot een betrouwbaar '*single point of contact*' voor de scheepvaart in de regio en gaandeweg bleek het MTISC-GoG steeds meer aan de verwachtingen te voldoen.¹⁹¹⁸ Dit bleek evenwel slechts een façade: ondanks de positieve signalen bleef er argwaan sluimeren en niet lang na een nieuw vertrouwensconflict, waarbij de databeveiliging van het centrum

¹⁹¹² Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 9.

¹⁹¹³ Zie o.a. "Cyber threat to merchant vessels", Maritime Security Review, 5 juli 2016.

¹⁹¹⁴ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 6; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10.

¹⁹¹⁵ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 6.

¹⁹¹⁶ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 6; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 10.

¹⁹¹⁷ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 6.

¹⁹¹⁸ In 2016 ontving het MTISC-GoG nog de *Seatrade Award for Countering Piracy* van het *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)* en werden de mooie prestaties en de opgebouwde relaties met de scheepvaartsector tijdens zijn korte looptijd geprezen (zie o.a. Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15, 11; S. KAME-DOMGUIA, "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, 6; "MTISC-GoG, West Africa Reporting Centre, Announces it is to Close in June", *OceanusLive*, 6 juni 2016).

ernstig in vraag werd gesteld¹⁹¹⁹, werd het *MTISC-GoG* in juni 2016 abrupt opgedoekt en vervangen door *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT-GoG)*, een samenwerking tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk.¹⁹²⁰ Officieel werd gemeld dat het pilootproject van het *MTISC-GoG* succesvol afgerond was en dat nu plaats werd gemaakt voor een duurzaam Frans-Brits initiatief, maar het leek er sterk op dat dit de enige oplossing was om het hardnekkig wantrouwen te neutraliseren en met een schone lei te beginnen.¹⁹²¹ Hoewel er nooit bewijs werd gevonden van een informatielek of mogelijke collusie met piraten¹⁹²², bleven bepaalde actoren namelijk de integriteit van het centrum aantasten door informatieverstrekking aan het *MTISC-GoG* af te raden en dit werkte uiteraard grootschalige *underreporting* in de hand. De taken werden overgedragen aan het nieuwe *MDAT-GoG*, dat binnen het netwerk van de *Yaoundé Code of Conduct* zou functioneren en door de Franse en Britse marine werd gerund vanuit hun respectieve basissen in Brest en Portsmouth: noodoproepen en meldingen gingen rechtstreeks naar Brest en dit gaf de in de regio opererende scheepvaartbedrijven wat meer gemoedsrust.¹⁹²³ Er werd ook duchtig ingezet op databeveiliging: alle gegevens en inlichtingen die het *MTISC-GoG* tijdens zijn werkzaamheden had ingezameld, werden binnen de twee weken na de sluiting van het centrum definitief verwijderd.¹⁹²⁴

3.4.1.4 Amendering piraterijclausule

De scheepvaartsector nam verder nog concrete maatregelen om zich aan te passen aan de piraterij in de Golf van Guinee: zo werd de piraterijclausule, die gebruikt kan worden in charterovereenkomsten en in principe bepaalt dat men overeenkomstig de vastgelegde afspraken en een speciale kostenregeling van de normale reisweg kan afwijken indien het volgens de redelijke beoordeling van de kapitein of de scheepseigenaar door een actuele piraterijdreiging gevaarlijk is voor het schip, de lading, de crew of andere bemanningsleden om naar een bepaalde haven of door een specifiek gebied te varen, geamendeerd om rekening te houden met de bijzondere karakteristieken van de West-Afrikaanse piraterij en de gerelateerde veiligheidsproblemen.¹⁹²⁵ De geamendeerde piraterijclausule kan zowel in tijd- als reischarters aangewend worden en wenst voornamelijk een oplossing te vinden voor het risico dat schepen lopen terwijl men buiten een haven wacht op de toewijzing van een ligplaats: dit gevaar is immers eigen aan de Golf van Guinee en is amper aanwezig rond de Hoorn van Afrika, waar voornamelijk passerende schepen worden aangevallen en het bijna nooit om plaatselijk verkeer gaat.¹⁹²⁶ Er wordt gestipuleerd dat het schip ergens anders kan blijven

¹⁹¹⁹ Zie o.a. “BIMCO: Security Breach in Anti-Piracy Program”, *The Maritime Executive*, 1 maart 2016; “BIMCO urges shipowner caution on West Africa piracy-reporting centre”, *IHS Fairplay*, 3 maart 2016; “Gulf of Guinea : Danish concerns about the MTISC-GoG”, *Britannia*, 14 april 2016; “No hack at MTISC-GoG”, *Maritime Security Review*, 4 maart 2016.

¹⁹²⁰ Zie o.a. “New reporting centre for piracy in GoG launched”, *Safety4Sea*, 21 juni 2016; “MTISC-GoG, West Africa Reporting Centre, Announces it is to Close in June”, *OceanusLive*, 6 juni 2016.

¹⁹²¹ Zie o.a. “MTISC-GoG, West Africa Reporting Centre, Announces it is to Close in June”, *OceanusLive*, 6 juni 2016.

¹⁹²² Kenners gaven ook aan dat piratenbendes allerm minst afhankelijk zijn van rapportagecentra als het *MTISC-GoG* voor het verkrijgen van inlichtingen omtrent scheepsbewegingen, aangezien de Nigeriaanse havenautoriteit maandelijks lijsten van verwachte en aanwezige schepen en hun lading op hun website plaatst en het met enige kennis van de plaatselijke scheepvaartroutes relatief makkelijk is om zo de positie van de betrokken schepen te bepalen (zie “BIMCO urges shipowner caution on West Africa piracy-reporting centre”, *IHS Fairplay*, 3 maart 2016).

¹⁹²³ Zie “New reporting centre for piracy in GoG launched”, *Safety4Sea*, 21 juni 2016.

¹⁹²⁴ Zie “MTISC-GoG, West Africa Reporting Centre, Announces it is to Close in June”, *OceanusLive*, 6 juni 2016.

¹⁹²⁵ Zie “Piracy clause amended”, *Maritime Security Review*, 23 januari 2014.

¹⁹²⁶ *Supra* IV.1.1.

wachten indien men een piraterijdreiging waarneemt of vermoedt: de *notice of readiness* wordt dan vanuit die locatie gegeven en de *laytime* en *demurrage period* nemen vanaf dan aanvang.¹⁹²⁷ Charteraars worden zo verplicht om de additionele vracht te betalen, voortvloeiend uit de *demurrage rate*, additionele brandstofkosten, verhoogde verzekeringspremies, bijkomende loonkosten, eventuele preventiemaatregelen en andere kosten die het gevolg zijn van de uitoefening van het recht om op een veiligere plaats te wachten. De amendering voorziet dus een contractuele uitzondering voor dergelijke situaties en vermijdt verdere discussies. De rest van de modelclausule bleek voldoende bescherming te bieden tegen de piraterij in de Golf van Guinee en werd bijgevolg ongewijzigd gelaten.

3.4.2 International Maritime Bureau

Zoals reeds binnen de context van de Somalische piraterij werd benadrukt, kan de rol van het *International Maritime Bureau* niet onderschat worden. De focus op het bestrijden van maritieme piraterij zorgt ervoor dat gerichte acties kunnen worden ondernomen: het in kaart brengen van piraterijaanvallen via de *Live Piracy Map* verschaft niet alleen zeevarenden, maar ook andere organisaties en staten cruciale informatie omtrent risicovolle scheepsroutes en gevaarlijke broeihaarden. Het behoeft geen verder betoog dat dergelijke kennis en informatie meer dan nuttig zijn om veilige scheepvaart te bewerkstelligen en in grote mate bij kunnen dragen tot een efficiënte bestrijding van de wijdverspreide piraterijproblematiek. Met het *Piracy Reporting Centre*, dat zich opwerpt als eerste aanspreekpunt in geval van piraterij-incidenten, bewijst het daarnaast ook duidelijk zijn meerwaarde op vlak van bijstandsverlening.¹⁹²⁸ Hoewel het *IMB Piracy Reporting Centre* oorspronkelijk vooral op piraterij in de Indische Oceaan focuste, is deze non-gouvernementele instantie niet aan een bepaalde regio gebonden en kan men er ook ten westen van Afrika een beroep op doen. Aangezien er in de Golf van Guinee recent ook regio-specifieke centra opgezet werden met min of meer dezelfde functie, lijkt het evenwel niet onwaarschijnlijk dat het belang van het *IMB Piracy Reporting Centre* voor de West-Afrikaanse piraterij in de toekomst zal afnemen.

3.4.3 Academische wereld

Ook de inbreng van de academische wereld is al van belang gebleken in de Golf van Guinee: zo werd de bewustmaking rond de escalerende West-Afrikaanse piraterijproblematiek deels vanuit wetenschappelijke hoek teweeggebracht en werden reeds verschillende publicaties gewijd aan deze prominente bedreiging voor de internationale scheepvaart en oliesector. De verschillen met de Somalische piraterij werden door experts haarfijn geanalyseerd en dit gaf aanleiding tot de broodnodige ontwikkeling van afwijkende strategieën om deze bijzondere piraterijvorm te bestrijden. De inspanningen van de academische wereld gaan soms nog verder dan het voeren van wetenschappelijk onderzoek: het gebeurt namelijk dat onderwijsinstellingen uit bezorgdheid voor de significante gevolgen van de problematiek de handen in elkaar slaan en conferenties of studiedagen

¹⁹²⁷ Zie "Piracy clause amended", *Maritime Security Review*, 23 januari 2014.

¹⁹²⁸ Zie "IMB Factsheet: Piracy Reporting Centre", <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (geraadpleegd op 27 juli 2017); "OBP Factsheet: International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre (IMB-PRC)", <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/international-maritime-bureau-piracy-reporting-centre-imb-prc> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

organiseren om het fenomeen in de schijnwerpers te zetten en naar een oplossing te zoeken.¹⁹²⁹ De nood aan verder wetenschappelijk onderzoek blijft echter aanwezig om de dynamiek en complexe uitdagingen in de betrokken gebieden ten volle te begrijpen. Het is belangrijk om de sterktes en zwaktes van de verschillende stakeholders te analyseren en deze actoren vervolgens doelgericht aan te sturen om op complementaire wijze met elkaar samen te werken.¹⁹³⁰

Ook in West-Afrika toont *Oceans Beyond Piracy* zich zeer betrokken: via de publicatie van verschillende studies plaatst het project de piraterijproblematiek in de Golf van Guinee onder de aandacht en probeert het alle betrokken actoren te mobiliseren om duurzame oplossingen te realiseren.¹⁹³¹ Eén van de belangrijkste bijdragen van *OBP* voor de West-Afrikaanse regio betreft het ontwikkelen van een digitaal overzicht van alle lopende en geplande piraterijbestrijdingsinitiatieven in de regio: op die manier blijft men het bos door de bomen zien, worden overlappingsen tot een minimum beperkt en kan alles beter gecoördineerd worden.¹⁹³² Daarnaast blijken de jaarlijkse overzichtsrapporten omtrent de economische en menselijke kost van piraterij, de inzichtrijke papers met betrekking tot specifieke piraterijaspecten en de digitale informatiedatabank die het project ter beschikking stelt uiteraard ook zeer nuttig in de strijd tegen de West-Afrikaanse piraterij.¹⁹³³ Binnen die context kan ook melding gemaakt worden van het *Africa Center for Strategic Studies* (ACSS), een in 1999 door het Amerikaans ministerie van Defensie opgericht onderzoeksinstituut dat veiligheidskwesties in Afrika bestudeert en als een forum fungeert voor de bilaterale en multilaterale uitwisseling van onderzoek en ideeën: het centrum beschikt over regionale bureaus in West- en Oost-Afrika, stelt militair-burgerlijke samenwerking voorop en leverde via zijn onderzoek reeds een niet te verwaarlozen bijdrage in de strijd tegen de West-Afrikaanse piraterij.¹⁹³⁴

Een pijnpunt blijft vooralsnog het ontbreken van grootschalige onderzoeks- en innovatieprojecten omtrent maritieme beveiliging in de regio van de Golf van Guinee zelf. Men ziet deze lacune echter in en probeert aan het probleem te werken: net als in Kenia werden ook in de Golf van Guinee zogenaamde *maritime centres of excellence* opgezet, gericht op het aanbieden van maritiem onderwijs aan marine- en kustwachtofficieren, zeevarenden en havenpersoneel.¹⁹³⁵ Zowel in Nigeria, Ghana als Ivoorkust werden dergelijke maritieme academies gecreëerd, wat mits voldoende internationale samenwerking het maritiem onderwijs op het Afrikaans continent naar een hoger niveau kan tillen. Men beschikt zo over het potentieel om het regionaal maritiem beleid positief te

¹⁹²⁹ Zo organiseerde de *Stellenbosch University* en het *Royal Danish Defense College* in september 2013 in Dar es Salaam de *Third International Conference on Strategic Theory*, gewijd aan het complex piraterijprobleem: het doel van de conferentie was om elk facet van het piraterijfenomeen en alle verbanden met verwante problematieken bloot te leggen en vervolgens een holistische, duurzame aanpak naar voor te schuiven, die rekening hield met de lessen die uit de piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika konden worden getrokken en aandacht had voor het engageren van de kustgemeenschappen (zie “Beyond Piracy”, *Maritime Security Review*, 2 oktober 2013; “Stellenbosch University: Third International Conference on Strategic Theory”, <http://www.sun.ac.za/english/faculty/milscience/Pages/Programme---Third-International-Conference-on-Strategic-Theory.aspx> (geraadpleegd op 8 augustus 2017)).

¹⁹³⁰ Zie “Beyond Piracy”, *Maritime Security Review*, 2 oktober 2013.

¹⁹³¹ Zie o.a. SAMI Members Briefing April 2015, 5.

¹⁹³² Zie “An Interactive Guide to International Efforts to Address Piracy Off the Coast of West Africa”, www.oceansbeyondpiracy.org/matrix/west-africa (geraadpleegd op 24 mei 2017).

¹⁹³³ Zie o.a. “OBP: West Africa”, <http://oceansbeyondpiracy.org/west-africa> (geraadpleegd op 8 augustus 2017); “OBP: Reports and Analysis”, <http://oceansbeyondpiracy.org/obp-reports> (geraadpleegd op 8 augustus 2017).

¹⁹³⁴ Website: www.africacenter.org.

¹⁹³⁵ Zie M. L. BAKER, “Toward an African Maritime Economy”, 50-51.

beïnvloeden, maar tot op heden opereren deze onderwijsinstellingen helaas nog al te vaak onafhankelijk van elkaar en van de relevante regionale organisaties.¹⁹³⁶ Ook de IMO zette zich in om maritiem onderwijs te promoten in West-Afrikaanse universiteiten¹⁹³⁷ en bood beurzen aan om jongeren en maritiem personeel uit de regio aan te sporen om te studeren aan de *World Maritime University* in Malmö of het *International Maritime Law Institute* in Malta.

3.4.4 Private maritieme beveiligingsondernemingen

3.4.4.1 Situering

Het stijgend aantal piraterijaanvallen leidde ook in de Golf van Guinee tot verschillende commerciële bestrijdingsmaatregelen: door de schaarse aanwezigheid en ondoeltreffende maatregelen van de regionale staten in het maritiem domein hebben private maritieme beveiligingsteams hun kans geroken en pogen ze een steeds groter marktaandeel te verwerven, wat een nieuwe, zorgwekkende dimensie toevoegde aan de plaatselijke piraterijproblematiek.¹⁹³⁸ Oliebedrijven en zelfs de plaatselijke overheden huurden *PCASP* in om het scheepvaartverkeer en de olie-infrastructuur in de territoriale zee te beveiligen.¹⁹³⁹ De recente toename van het aantal *PMSC's* toont duidelijk de lucratieve aard van dergelijke activiteiten aan, maar door de bijzondere kenmerken van de West-Afrikaanse piraterij en de afwijkende regionale context is het twijfelachtig dat private maritieme beveiligingsteams daar dezelfde cruciale rol als aan de andere kant van het continent kunnen vervullen.¹⁹⁴⁰ In tegenstelling tot de situatie rond de Hoorn van Afrika, waar de praktijk ondertussen sterk ingeburgerd is, heerst er in de Golf van Guinee immers heel wat terughoudendheid en scepsis ten aanzien van *PCASP*, gelet op de juridische en praktische vraagstukken die hun aanwezigheid en activiteiten onvermijdelijk oproepen, en dit wantrouwen resulteerde in verschillende landen in een verbod op het inschakelen van gewapende private beveiligingsteams.¹⁹⁴¹

3.4.4.2 Controverse

In Nigeria begon men de problemen van geprivatiseerde beveiliging steeds meer in te zien: de bevolking ging allerm minst akkoord met de controversiële toewijzing van een langdurige overheidsopdracht aan *Global West Vessel Specialist Agency*, dat naar verluidt toebehoorde aan ex-militant en *MEND*-leider Government Ekpemupolo.¹⁹⁴² Het contract was volgens sommigen niet via

¹⁹³⁶ Zie M. L. BAKER, "Toward an African Maritime Economy", 51.

¹⁹³⁷ De IMO ondersteunde onder meer de *Regional Maritime University* in Ghana en *L'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer* in Ivoorkust (zie International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015, 10).

¹⁹³⁸ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 17-18; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 5.

¹⁹³⁹ De Nigeriaanse en Togolese autoriteiten deden reeds meermaals een beroep op *PMSC's* om hun havens te beveiligen en ook in Kameroen werd al een private onderneming ingezet voor de bescherming van schepen en het bewaken van olieplatformen binnen hun maritiem domein (zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 3 en 5; C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 21).

¹⁹⁴⁰ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; SAMI Members Briefing April 2015, 9.

¹⁹⁴¹ Zie C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 17-18.

¹⁹⁴² Zie F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 10; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 21; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 9; "Nigerian waterways security controversy", *Maritime Security Review*, 5 maart 2012; "Jonathan Gives 'Tompolo' Contract To Supply 20 Marine Patrol Vessels To Navy", *Sahara Reporters*, 24 juli 2012.

de voorgeschreven procedures beklonken en zou ook bepalen dat de private firma in surveillance en rechtshandhaving zou voorzien, maar dit werd onmiddellijk ontkend door *NIMASA*, die stelde dat het enkel om de levering van patrouilleboten ging en dat de onderneming geenszins de taken van de Nigeriaanse marine zou overnemen.¹⁹⁴³ De situatie bleek uiteindelijk onhoudbaar: in de aanloop naar de Nigeriaanse presidentsverkiezingen kwam de positie van de betrokken figuren steeds meer in het gedrang en werd de legaliteit van de overeenkomst voortdurend in vraag gesteld.¹⁹⁴⁴ Toenmalig president Goodluck Jonathan, onder wiens regime het controversieel contract was gesloten, verloor in 2015 de verkiezingen en nieuw verkozen president Muhammadu Buhari maakte onmiddellijk schoon schip: de overeenkomst met *Global West Vessel Specialist Agency* werd ontbonden, de firma werd onderworpen aan een onderzoek naar fraude en corruptie, er werd een aanhoudingsbevel uitgevaardigd tegen ex-militant Government Ekpemupolo en *NIMASA*-directeur Patrick Akpobolokemi, die het sluiten van de overeenkomst gefaciliteerd had, werd ontslagen en vervolgd.¹⁹⁴⁵

3.4.4.3 Plaatselijke regulering

Na reeds enige tijd met de gevolgen geconfronteerd te zijn geweest, bleek men in Nigeria vastberaden om de maritieme beveiligingsindustrie grondig door te lichten: los van de reeds vermelde risico's was het immers ook om fiscale en economische redenen noodzakelijk om illegale actoren die niet over een door de overheid uitgereikte vergunning beschikten via krachtdadige maatregelen uit de markt te halen.¹⁹⁴⁶ De Nigeriaanse marine zou een sleutelrol vervullen en ook de scheepseigenaars en -operators zouden bij dit proces worden betrokken: ze moesten er nauwgelet op toezien dat ingeschakelde *PMSC*'s over de vereiste licenties beschikten, indien men inbeslagname van het schip, arrestatie van de kapitein of uitvaardiging van een toegangsverbod tot de Nigeriaanse havens wou vermijden. De boodschap was duidelijk: de noodgedwongen stijging van de inzet van private maritieme beveiligingsteams kon slechts plaatsvinden als er sprake was van effectieve afdwinging van regulering die garandeert dat enkel betrouwbare professionele spelers actief kunnen zijn in deze delicate sector. Een belangrijk vraagstuk was wel of een door een *PMSC* verkregen certificaat, dat aantoont dat men over kwalitatief maritiem beveiligingspersoneel beschikt en voldoet aan de uiteenlopende vereisten, ook gold voor West-Afrika, waar het boordpersoneel bestaat uit plaatselijke (ex-)militairen met een bedenkelijke opleiding?¹⁹⁴⁷ Ondanks de internationale druk, die bij een verhoging van de terrorismedreiging enkel maar zou stijgen, bleef Nigeria immers weigerachtig om buitenlandse private beveiligingsteams aan boord van schepen te aanvaarden en kon er enkel beroep worden gedaan op lokale ondernemingen of militaire eenheden.¹⁹⁴⁸ Andere regionale staten namen veelal hetzelfde standpunt in, tot Ghana midden 2015 de Europese

¹⁹⁴³ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 21; "NIMASA defends ex-militant deal", *Maritime Security Review*, 30 september 2015.

¹⁹⁴⁴ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016.

¹⁹⁴⁵ Zie "Tompolo: Evolution of an Ex Niger Delta Warlord", *The Daily Times*, 25 april 2015; "Buhari Sacks NIMASA DG", *The Premium Times*, 16 juli 2015; "Will Buhari Liquidate Tompolo's 'Navy'?", *Maritime Security Review*, 8 mei 2015.

¹⁹⁴⁶ Zie M. LOWE, "Heavy Regulation Ahead", *Maritime Security Review*, 25 april 2013.

¹⁹⁴⁷ Zie "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013.

¹⁹⁴⁸ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; SAMI Members Briefing April 2015, 9; "WA piracy will remain a headache for shipowners in 2014", *Maritime Security Review*, 30 december 2013; "Piracy Update", *Maritime Security Review*, 30 oktober 2013.

standaarden inzake maritieme beveiliging wenselijker achtte en besloot om met een Britse private beveiligingsonderneming in zee te gaan.¹⁹⁴⁹

Volgens het in West-Afrika gehanteerd model verzorgt een vertegenwoordiger van de gecontracteerde beveiligingsonderneming het overleg met de kapitein en vervult hij als het ware de rol van teamleider tegenover de ingezette West-Afrikaanse krachten. In werkelijkheid beschikt deze persoon evenwel niet over deze bevoegdheid¹⁹⁵⁰, waardoor de *GUARDCON*-regeling in principe niet toegepast kon worden en er een specifieke amendering moest worden ontwikkeld, die de mogelijkheid bood om de overeenkomst aan te passen aan het feit dat het boordteam geleverd wordt door het plaatselijk leger en niet tot de *PMSC* behoort.¹⁹⁵¹ Sommigen geven in dergelijke gevallen eerder de voorkeur aan rechtstreekse contracten met de betrokken legereenheden, maar men is van oordeel dat *GUARDCON* steeds een overeenkomst tussen scheepseigenaars en *PMSC*'s moet behelzen en niet gebruikt mag worden als een soort agentuurovereenkomst.¹⁹⁵² Is er een geografische limiet, waardoor bezit van een certificaat niet zomaar volstaat om ook in de Golf van Guinee te opereren? Over deze vraag werd druk gespeculeerd, met heel wat onzekerheid tot gevolg: scheepseigenaars en verzekeraars werden nagenoeg gedwongen om het uitgereikt certificaat grondig te analyseren en desgevallend advies in te winnen bij het bevoegd certificeringsorgaan.¹⁹⁵³ Een dergelijk attest garandeert weliswaar dat de *PMSC* voldoet aan de vereisten inzake organisatie en beheer, maar het risico bestaat dat sommigen dit onmiddellijk beschouwen als een kwaliteitslabel voor alle beveiligingspersoneel, zelfs lokale militairen. Deze onduidelijkheden zullen waarschijnlijk snel worden uitgeklaard wanneer de praktijk ingeburgerd geraakt, maar er moet in elk geval voorzichtig omgegaan worden met deze kwestie om spanningen te vermijden tussen lokale militaire troepen en private beveiligingsteams, die door de economische neiging tot diversifiëring waarschijnlijk steeds meer in de Golf van Guinee zullen opereren.

De nationale wetgeving van de kuststaten uit de Golf van Guinee verbiedt private beveiligingsteams over het algemeen om zich met vuurwapens in de territoriale zee te begeven en er werden vooralsnog geen drijvende wapendepots ingericht in de exclusieve economische zones van de betrokken staten.¹⁹⁵⁴ Scheepseigenaars die gewapend personeel aan boord willen in Nigeriaanse, Togolese of Beninse wateren dienen een beroep te doen op politie-eenheden of militaire troepen van de kuststaat.¹⁹⁵⁵ De regels worden strikt geïmplementeerd: inbreuken leiden tot arrestatie van de bemanning, inbeslagname van het schip en strafrechtelijke vervolging.¹⁹⁵⁶ Verschillende *PMSC*'s

¹⁹⁴⁹ *Supra* IV.3.1.3.

¹⁹⁵⁰ Nigeriaanse *memoranda of understanding* suggereren zelfs dat het Nigeriaans militair personeel niet gebonden is door de instructies van de kapitein en deze naast zich neer kunnen leggen (zie "Piracy Update", Maritime Security Review, 30 oktober 2013).

¹⁹⁵¹ Zie "Amended BIMCO GUARDCON contract for the employment of security guards on vessels off West Africa", UK P&I Club, 9 april 2014.

¹⁹⁵² Zie "Piracy Update", Maritime Security Review, 30 oktober 2013.

¹⁹⁵³ Zie "Piracy Update", Maritime Security Review, 30 oktober 2013.

¹⁹⁵⁴ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; SAMI Members Briefing April 2015, 9; "Piracy Update", Maritime Security Review, 30 oktober 2013.

¹⁹⁵⁵ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; "Piracy Update", Maritime Security Review, 30 oktober 2013.

¹⁹⁵⁶ Een mooie illustratie betreft de zaak van de *MV Myre Seadiver*: het schip van een Russische beveiligingsfirma werd in oktober 2012 onmiddellijk aangehouden bij het betreden van de Nigeriaanse kustwateren en de bemanning werd vervolgd voor illegale wapendracht en -invoer (zie A. ANYIMADU,

opereren wel in de regio in ongewapende toestand en vervullen dan taken als informatievergaring, adviesverlening en algemene scheepsbeveiliging.¹⁹⁵⁷

3.4.4.4 Actuele ontwikkelingen

Het is uiteraard onduidelijk of wijdverspreide aanwezigheid van gewapende private beveiligingsteams hetzelfde effect teweeg zou brengen als rond de Hoorn van Afrika, maar ook voor de Golf van Guinee geldt de stelling dat een schip met gewapend beveiligingspersoneel aan boord nog nooit succesvol werd aangevallen.¹⁹⁵⁸ Het lijkt er echter niet op dat het huidig beleid in de Golf van Guinee snel zal veranderen, aangezien de regionale staten met grootschalige illegale wapenhandel kampen en bijgevolg zeer bezorgd zijn omtrent de toegang van niet-geregistreerde wapens in hun land.¹⁹⁵⁹ Het ‘verhuren’ van politie- of militair personeel en het bestaand vergunningsstelsel voor buitenlandse beveiligingsondernemingen¹⁹⁶⁰ blijkt daarenboven zeer lucratief, waardoor er weinig impulsen zijn om de regelgeving ter zake te hervormen.¹⁹⁶¹ Er kunnen daarnaast ook rationele argumenten aangehaald worden om een verbod op gewapende private beveiligingsteams te verdedigen: in West-Afrika is immers al meermaals gebleken dat piraten weinig belang hechten aan de fysieke integriteit van de bemanning, waardoor het inzetten van meer geweld tegen deze criminelen dus wel eens tot een onwenselijke escalatie zou kunnen leiden.¹⁹⁶² Rond de Hoorn van Afrika, waar er sinds het begin sterk gefocust werd op het nemen van gijzelaars, was er immers al een duidelijke stijging van geweld te merken na de verhoogde inzet van gewapende beveiligingsteams, dus de situatie kan nog veel erger wanneer de bemanning van aangevallen schepen niet noodzakelijk als een ruilmiddel wordt gezien voor grote sommen losgeld.¹⁹⁶³ Nigeriaanse piraten beschikken doorgaans ook over zwaardere wapens en bleken eerder al niet terug te deinzen voor een confrontatie: zo viel het reeds voor dat Nigeriaanse mariniers bij het escorteren van een schip gedood werden door piraten.¹⁹⁶⁴ Wijdverspreide aanwezigheid van gewapende beveiligingsteams zou dus misschien wel zorgen voor minder piraterij-incidenten, maar kan een hoger niveau van geweld tegen de bemanning teweegbrengen, wat geen ideale *trade-off* is.

Begin 2015 organiseerden de *Security Association for the Maritime Industry* en *Oceans Beyond Piracy* samen een congres om de mogelijkheden van het inzetten van gewapende private beveiligingsteams in de Golf van Guinee af te wegen: indien de risico's beperkt konden worden, kon dit immers

“Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 11; “MV Myre Seadiver Russian Crew Case Update”, OceanusLive, 13 juli 2013).

¹⁹⁵⁷ Zie A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 11.

¹⁹⁵⁸ Zie “Piracy Update”, Maritime Security Review, 30 oktober 2013; “Growing concern in West Africa”, Maritime Security Review, 28 oktober 2013.

¹⁹⁵⁹ Zie A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 11.

¹⁹⁶⁰ Dit regime wordt in de meeste landen zeer strikt toegepast en verloopt vaak heel traag door het hoog aantal betrokken overheidsdiensten (zie A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 11).

¹⁹⁶¹ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 14 en 22; A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 11.

¹⁹⁶² Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 14; A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 11; V. FELBAB-BROWN, “The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea”, *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 7.

¹⁹⁶³ Zie V. FELBAB-BROWN, “The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea”, *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 7.

¹⁹⁶⁴ Zie F. I. GOMEZ, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 14; A. ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, 11.

verschillende voordelen opleveren.¹⁹⁶⁵ Op de conferentie werden experts uit de maritieme en beveiligingssector en andere belangrijke stakeholders uitgenodigd om de geopolitieke, economische en sociologische factoren te analyseren die de regionale beveiligingsproblematiek vorm hadden gegeven. Men was dus allerm minst blind voor de problemen en ontwikkelingen aan land: het besef dat de scheepvaartsector niet in een vacuüm opereert, noopte tot de conclusie dat er rekening moest worden gehouden met alle verwante omstandigheden. De chaotische, verwarrende situatie in Nigeria en de buurlanden, waar regels vaak anders worden toegepast of geïnterpreteerd dan ze oorspronkelijk bedoeld waren¹⁹⁶⁶, was slechts één van de aspecten die vanuit verschillende standpunten beoordeeld werden: zowel de visie van de scheepvaart- en beveiligingssector, als de opvattingen van betrokken overheden en academici kwamen aan bod. Op die manier werd alles in het werk gesteld om de regionale context zo goed mogelijk te doorgronden en vervolgens via gezamenlijk overleg een passende oplossing te formuleren, maar de complexe problematiek leende zich helaas niet tot een pasklaar antwoord.

Na de presidentsverkiezingen in Nigeria, die uitdraaiden op een overwinning voor voormalig militair leider Muhammadu Buhari en grote gevolgen hadden voor het controversieel beveiligingscontract met *Global West Vessel Specialist Agency*, waren er heel wat veranderingen op til in het politieke landschap en dit kon uiteraard ook implicaties hebben voor de algemene veiligheidssituatie in de regio. Velen beschouwden de inauguratie van Muhammadu Buhari immers als een mijlpaal op weg naar toenemende democratie in het land: hij versloeg zittend president Goodluck Jonathan op overtuigende wijze en werd als eerste oppositiekandidaat ooit Nigeriaans president.¹⁹⁶⁷ Het leek met andere woorden het ideale moment om duidelijkheid te scheppen omtrent de controversiële problematiek van private maritieme beveiliging: het radicaal verbod, dat reeds tot vele aanhoudingen van schepen en hun bemanning had geleid, moest volgens velen worden opgeheven.¹⁹⁶⁸ Los van onverantwoorde aanhoudingen na beroep op ongewapende beveiligingsadviseurs kon de scheepvaartsector niet stellen dat het niet op de hoogte was van de regelgeving, maar er waren amper valabele alternatieven: het viel immers op dat het inzetten van Nigeriaanse strijdkrachten het schip soms net een aantrekkelijker doelwit maakten.¹⁹⁶⁹ In bepaalde gevallen werden Nigeriaanse mariniers of militairen doelbewust geviseerd door piraten of militanten, dus deze optie kon duidelijk een averechts effect hebben.

¹⁹⁶⁵ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 1.

¹⁹⁶⁶ Sanusi Lamido Sanusi, een invloedrijke Nigeriaanse bankier en publiek figuur, verwoordde het gevoel als volgt: “*To understand Nigeria, you must throw away notions like certainty and consensus. In fact, you have to accept you are entering a world where all truth is relative, all facts are transient and what seems to be the most visceral and bloody reality can ultimately be revealed as artifice.*” (zie SAMI Members Briefing April 2015, 9)

¹⁹⁶⁷ Zie “Nigeria election: Muhammadu Buhari wins presidency”, BBC News, 1 april 2015.

¹⁹⁶⁸ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 9.

¹⁹⁶⁹ Zie SAMI Members Briefing April 2015, 9.

V. VERVOLGING EN BESTRAFFING

1. Situering

1.1 Algemeen

Bij de bestrijding van hedendaagse piraterij kunnen diverse zwaktes geïdentificeerd worden, maar over het algemeen strooien vooral de moeilijkheden op vlak van vervolging en bestrafing roet in het eten. Sommigen beschouwen de stijgende internationale piraterijvervolging, die tussen 2008 en 2012 gekenmerkt werd door meer dan duizend berechte piraten in twintig verschillende landen, als een succes en een cruciale factor bij de opmerkelijke daling van de wereldwijde piraterij, maar de overgrote meerderheid staat vooral stil bij de prominente gebreken.¹⁹⁷⁰ Zoals duidelijk werd aangetoond, is er geen sprake van een eenvormig juridisch kader, universele straffen, vervolgingsdraaiboeken of uniforme berechtingsprocedures en daarom dient men steeds terug te vallen op het nationaalrechtelijk kader, dat meer dan eens gekenmerkt wordt door talloze mankementen.¹⁹⁷¹ De enorme diversiteit en het inadequaate karakter van de nationale wetgevingen leiden tot problematische piraterijvervolging en sommige landen kunnen er ook om financiële of politieke redenen niet in voorzien¹⁹⁷², maar er stellen zich daarnaast nog enkele praktische en juridische problemen van algemene aard. Deze uiteenlopende pijnpunten, die van consequente en doeltreffende piraterijvervolging een zeer moeilijk verhaal maken, worden in dit hoofdstuk op overzichtelijke wijze behandeld en juridisch ontleed. De zoektocht van de internationale gemeenschap naar een efficiënt systeem en de huidige internationale vervolgingsstrategie met betrekking tot piraterij worden vervolgens geschetst, waarna ten slotte enkele alternatieve modellen worden geanalyseerd.

1.2 Oost-Afrika

Na verloop van tijd werd veel internationale steun en financiering gepompt in piraterijvervolging via plaatselijke staten (het regionaal vervolgingsmodel), maar dat was niet altijd zo: in de beginjaren bleek er weinig interesse te zijn voor het vervolgingsvraagstuk en bleef een doorgedreven internationale strategie lang uit.¹⁹⁷³ Ook wanneer er beslist werd om een internationale vloot te laten patrouilleren voor de Somalische kust, ging dit niet onmiddellijk gepaard met een doordachte vervolgingstactiek en gerelateerde maatregelen. Vervolging van piraten bleef slechts een postscriptum en de werkwijze ontwikkelde zich volledig reactief, als antwoord op de aanhouding van piraten door de in de regio gestationeerde oorlogsschepen en de navolgende vraag wat er met hen moest worden aangevangen. Een pragmatische oplossing werd uitgewerkt: nadat marineschepen piraterijverdachten hebben opgepakt, worden ze ofwel terug aan land gelaten ('*catch and release*')

¹⁹⁷⁰ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 14-15; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 150-151.

¹⁹⁷¹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 14-15; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 153; *supra* III.2.2 en IV.2.2.

¹⁹⁷² Zie o.a. V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 153-155; D. ARCHIBUGI en M. CHIARUGI, "Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates", *Political Quarterly* 2011, 237.

¹⁹⁷³ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 14-15.

of worden ze overeenkomstig de beklonken overdrachtsovereenkomsten naar één van de regionale staten getransporteerd voor vervolging en berechting.¹⁹⁷⁴ Slechts in uitzonderlijke gevallen neemt de vlaggenstaat van het schip dat de aanhouding heeft verricht zijn verantwoordelijkheid om in vervolging en berechting te voorzien.¹⁹⁷⁵

Sinds de grote piraterijcrisis rond Somalië werden meer dan 1200 zaken inzake Oost-Afrikaanse piraterij voor uiteenlopende rechtbanken gebracht: de overgrote meerderheid werd ingeleid tussen juni 2009 en juni 2012 en de rechtbanken uit Oost-Afrika en de Westelijke Indische Oceaan bleken het meest bedrijvig.¹⁹⁷⁶ De Seychellen en Kenia vormen de twee grootste fora en voorzien in de vervolging en bestraffing van een significant deel van de Somalische piraten.¹⁹⁷⁷ Volgens een VN-rapport van oktober 2015 werden reeds 323 piraterijverdachten aangehouden door patrouillerende marineschepen (155 door EUNAVFOR en de rest door de CMF, *Operation Ocean Shield* of onafhankelijk opererende marineschepen), waarvan er 164 door Kenia werden berecht¹⁹⁷⁸, 147 in de Seychellen werden vervolgd¹⁹⁷⁹ en 12 aan Mauritius werden overgedragen.¹⁹⁸⁰ Ondanks de gebreken, werd dus resoluut ingezet op het regionaal vervolgingsmodel: het systeem werkt niet altijd naar

¹⁹⁷⁴ *Infra* V.2.1.

¹⁹⁷⁵ *Infra* V.2.6.

¹⁹⁷⁶ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 150; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 14.

¹⁹⁷⁷ De Somalische rechtbanken veroordelen uiteraard de meeste piraten en verzorgen meer dan dubbel zoveel berechtingen als de rest van de wereld samen, maar aangezien dit nagenoeg altijd vervolgingen op basis van nationaal recht betreffen, is dit niet onmiddellijk vergelijkbaar. Er bestaat in elk geval zeer weinig gedetailleerde informatie omtrent dergelijke rechtszaken en de uitgesproken sancties en er heerst bovendien twijfel omtrent de effectieve uitvoering van de celstraffen (zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 10-11; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 302-303; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 74-75; E. KONTOROVICH, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 8-9; A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 1).

¹⁹⁷⁸ Zie o.a. *Republic vs. Aid Mohamed Ahmed et al.*, Chief Magistrate's Court Mombasa 10 maart 2010, CR 3486/2008; *Republic vs. Barre Ali Farah et al.*, Chief Magistrate's Court Mombasa 1 februari 2010, CR 3601/2009; *Republic vs. Hassan Jama Haleys et al.*, High Court of Kenya 15 juli 2010, CA 105/2010; *Republic vs. Mohamud Mohamed Hashi et al.*, High Court of Kenya 9 november 2010, CA 434/2009; *Republic vs. Abdirahman Isse Mohamud et al.*, Chief Magistrate's Court Mombasa 31 mei 2011, CR 72/2011; *Republic vs. Liban Ahmed Ali et al.*, Chief Magistrate's Court Mombasa 29 september 2010, CR 1374/2009; *Republic vs. Jama Abdikadir Farah et al.*, Chief Magistrate's Court Mombasa 22 oktober 2010, CR 1695/2009; *Republic vs. Abdiaziz Abdullahi et al.*, Chief Magistrate's Court Mombasa 24 juni 2011, CR 2006/2011; *Republic vs. Musa Abdullahi Said et al.*, Chief Magistrate's Court Mombasa 6 september 2010, CR 1184/2009; *Republic vs. Hassan Mohamud Ahmed*, High Court of Kenya 12 mei 2009, CA 198-207/2008.

¹⁹⁷⁹ Zie o.a. *Republic vs. Mohamed Ahmed Dahir et al.*, Supreme Court of Seychelles 26 juli 2010, CR 51/2009; *Republic vs. Abdi Ali et al.*, Supreme Court of Seychelles 3 november 2010, CR 14/2010; *Republic vs. Houssein Mohammed Osman et al.*, Supreme Court of Seychelles 12 oktober 2011, CR 19/2011; *Republic vs. Mohamed Ahmed Ise et al.*, Supreme Court of Seychelles 30 juni 2011, CR 76/2010; *Republic vs. Abdugar Ahmed et al.*, Supreme Court of Seychelles 14 juli 2011, CR 21/2011; *Republic vs. Nur Mohamed Aden et al.*, Supreme Court of Seychelles 28 februari 2011, CR 75/2010; *Republic vs. Mohamed Aweys Sayid et al.*, Supreme Court of Seychelles 15 december 2010, CR 19/2010; *Republic vs. Liban Mohamed Dahir et al.*, Supreme Court of Seychelles 31 juli 2012, CR 7/2012; *Republic vs. Farad Ahmed Jama et al.*, Supreme Court of Seychelles 2 november 2012, CR 16/2012; *Republic vs. Mohamed Abdi Jama et al.*, Supreme Court of Seychelles 25 juli 2012, CR 53/2011.

¹⁹⁸⁰ Zie Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (12 oktober 2015), *UN Doc. S/2015/776* (2015), 8.

behoren en leidde reeds meer dan eens tot spanningen tussen de betrokken landen, maar in de gegeven omstandigheden bleek het over het algemeen de beste oplossing te zijn.¹⁹⁸¹ Enkele nuances, zoals de overplaatsing van veroordeelde piraten naar Somalische gevangenissen, werden aangebracht en de steun van de internationale gemeenschap zorgde voor voldoende middelen voor de regionale staten, waardoor het systeem in stand werd gehouden. Sommige gebruiken van het regionaal vervolgingsmodel zijn echter controversieel en moeten eens grondig worden doorgelicht: zelfs indien men het beoogde einddoel bereikt en Somalië na uitbouw van de relevante capaciteiten een grotere verantwoordelijkheid toegekend krijgt en zelf instaat voor de bulk van de piraterijvervolging, blijven sommige vraagtekens immers bestaan en lijkt niet alles te stroken met het heersend internationaal recht.

1.3 West-Afrika

Deugdelijke en efficiënte vervolging en bestraffing van piraterij vormt (veelal om dezelfde redenen waardoor het moeilijk verloopt in Oost-Afrika en de rest van de wereld) ook in de Golf van Guinee een ernstig probleem en zorgt ervoor dat de problematiek moeilijk geneutraliseerd kan worden. In West-Afrika manifesteert het regionaal vervolgingsmodel zich weliswaar niet, aangezien de situatie totaal verschillend is: rond de West-Afrikaanse kust is er geen internationale vloot aanwezig die aangehouden piraten aan plaatselijke staten overdraagt en, hoewel men ook niet altijd over voldoende middelen en een toereikend judicieel bestel beschikt, zijn de omstandigheden in de betrokken landen in vele opzichten beter dan in Somalië, een gefaalde staat die nooit de verwachting wekte dat adequate vervolging en bestraffing van talloze piraten tot de mogelijkheden behoorde. De overdrachtsproblematiek is in deze regio dus veel minder aan de orde, maar de overige pijnpunten zijn evenzeer relevant. Daarom wordt ook in de Golf van Guinee via uiteenlopende initiatieven en steunmaatregelen de nadruk gelegd op de hervorming van het judicieel systeem en het verhogen van de mogelijkheden op vlak van vervolging en bestraffing, aangezien dit een onontbeerlijk element betreft in de strijd tegen piraterij.

Een gebrek aan informatie en transparantie omtrent piraterijvervolging in de Golf van Guinee zorgt er echter voor dat de problematiek niet optimaal in kaart kan worden gebracht. Verschillende bronnen rapporteren dat men geen weet heeft van piraterijvervolgingen in veel van de West-Afrikaanse landen en stellen dat dit voornamelijk te wijten is aan een tekort aan adequate wetsbepalingen om maritieme misdrijven te vervolgen.¹⁹⁸² Aangezien bepaalde staten wel over wetgeving beschikken die vervolging van piraterijdelicten op volle zee mogelijk maakt, lijken overdrachten van piraterijverdachten tussen de landen van de Golf van Guinee als tijdelijke oplossing geen slecht idee, maar dergelijke ontwikkelingen blijken in de nabije toekomst weinig plausibel. Er werden wel enkele vervolgingen met betrekking tot *armed robbery against ships* gerealiseerd in de regio, maar het merendeel werd niet gerapporteerd of openbaar gemaakt. Door de schijnbaar afwezige piraterijvervolgingspraktijk in de Golf van Guinee wordt in dit hoofdstuk dan ook voornamelijk gefocust op de problematiek in Oost-Afrika.

¹⁹⁸¹ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 207; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 64.

¹⁹⁸² *Supra* IV.2.2.

2. Pijnpunten

2.1 Overdrachtsproblematiek

2.1.1 Situering

Volgens het Internationaal Zeerechtverdrag lijkt het in de eerste plaats toe te komen aan de vlaggenstaat van het schip dat de piraten heeft aangehouden om een passende straf uit te spreken, al geldt geen vervolgingsverplichting.¹⁹⁸³ Er heerst echter een grote terughoudendheid en de praktijk wijst uit dat er vaak plaatselijke landen worden ingeschakeld om de misdadigers te vervolgen en bestraffen.¹⁹⁸⁴ De verklaring van toenmalig U.S. Secretary of State Condoleezza Rice voor de VN-Veiligheidsraad vat de situatie goed samen: “*The international community already has sufficient legal authority and available mechanisms to apprehend and prosecute pirates, but sometimes the political will and coordination have not been there to do so.*”¹⁹⁸⁵ Zo worden piraten die door oorlogsschepen van derde staten werden opgepakt rond de Hoorn van Afrika vaak naar de Seychellen, Kenia, Mauritius of Tanzania overgebracht om veroordeeld te worden, aangezien er verschillende moeilijkheden gepaard gaan met piraterijvervolging en het onpraktisch en kostelijk is om de verdachten telkens naar het grondgebied van de betrokken vlaggenstaat te transporteren en daar te berechten.¹⁹⁸⁶ Kenia zette deze trend in door als eerste over te gaan tot de vervolging van piraten die door andere staten waren aangehouden.¹⁹⁸⁷ Het sloot daarvoor in december 2008 en januari 2009

¹⁹⁸³ Zie artikel 105 LOSC; A. MURDOCH, “Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia” in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 151-154; J. A. ROACH, “General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy” in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 128-131; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 109-110; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 81; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861-863; E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”, 314; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 153.

¹⁹⁸⁴ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 186; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 71; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 209 en 221; E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”, 314; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 153-155; M. STERIO, “Pirates’ Right to a Speedy Trial”, 196-197; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 117-118 en 120; E. KONTOROVICH, “The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction’s Hollow Foundation”, *Harvard International Law Journal* 2004, 184.

¹⁹⁸⁵ Zie Conclusions 6046th meeting of the Security Council of the United Nations (16 februari 2008), *UN Doc. S/PV.6046* (2008).

¹⁹⁸⁶ Zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 10-11; *Republic vs. Barre Ali Farah et al.*, Chief Magistrate’s Court Mombasa 1 februari 2010, CR 3601/2009; *Republic vs. Hassan Jama Haleys et al.*, High Court of Kenya 15 juli 2010, CA 105/2010; *Republic vs. Farad Ahmed Jama et al.*, Supreme Court of Seychelles 2 november 2012, CR 16/2012; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 71; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 154; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 117; D. ARCHIBUGI en M. CHIARUGI, “Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates”, *Political Quarterly* 2011, 237.

¹⁹⁸⁷ Zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011); V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 70; M. STERIO, “Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses”, 95; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 163; M. V. VLASIC e.a., “The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates”, 133.

memoranda of understanding met respectievelijk het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.¹⁹⁸⁸ Daarna volgden nog overeenkomsten met onder meer de EU, Denemarken, China en Canada, waardoor Kenia stilaan als piraterijtribunaal bij uitstek werd gezien.¹⁹⁸⁹

2.1.2 Overdrachtsovereenkomsten en -praktijken

De overdrachtsovereenkomsten, die bepalingen inzake de behandeling, vervolging, berechting en opsluiting van overgedragen piraterijverdachten overeenkomstig de internationaal erkende mensenrechten¹⁹⁹⁰, een verbod op de toepassing van de doodstraf en een vereiste van onderlinge toestemming bevatten, vallen veeleer als principeakkoorden aan te merken: ze drukken de principiële welwillendheid van de regionale staten uit om (in ruil voor de nodige financiële, technische en logistieke ondersteuning)¹⁹⁹¹ de overdracht van piraterijverdachten te aanvaarden met het oog op vervolging en berechting, maar dit blijft afhankelijk van de wilsovereenstemming in elke afzonderlijke zaak en de vervulling van de in de overdrachtsovereenkomst vastgelegde

¹⁹⁸⁸ Zie Memorandum of Understanding Concerning the Conditions of Transfer of Suspected Pirates and Armed Robbers and Seized Property in the Western Indian Ocean, the Gulf of Aden, and the Red Sea, US-Kenya, 16 januari 2009; Memorandum of Understanding on the Conditions of Transfer of Suspected Pirates and Armed Robbers and Seized Property to the Republic of Kenya, UK-Kenya, 11 december 2008; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 95; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 163-164; J. T. GATHII, "Kenya's Piracy Prosecutions", *American Journal of International Law* 2010, 416-436; J. KNOTT, "New Strategies and Ideas for Countering Piracy off Somalia - Piracy Prosecutions - Human Rights Issues", *Idarat Maritime*, 22 juli 2010.

¹⁹⁸⁹ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 22; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 120; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 382; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 45-46; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 95; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 142; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 197; E. KONTOROVICH, "A Guantanamo on the sea: The difficulties of prosecuting pirates and terrorists", *California Law Review* 2010, 255; J. T. GATHII, "Kenya's Piracy Prosecutions", *American Journal of International Law* 2010, 20.

¹⁹⁹⁰ Dergelijke mensenrechtelijke garanties maken vaak deel uit van deze overdrachtsovereenkomsten: de staten waaraan de piraterijverdachten worden overgedragen verzekeren dat deze niet onderworpen zullen worden aan foltering of aan wrede, onmenselijke of vernederende behandeling, aangezien dit een grote bezorgdheid betreft voor de overdragende staten. In de overeenkomsten tussen de Europese Unie en de regionale piraterijvervolgende staten wordt bijvoorbeeld vereist dat de overgedragen piraterijverdachten op een menselijke manier behandeld worden, over een minimum aan faciliteiten beschikken, voldoende gevoed worden, toegang hebben tot medische zorg en over de mogelijkheid beschikken om hun godsdienst te belijden. Dergelijke provisies zijn nuttig als principiële zekerheid, maar zoals verder in dit werk wordt aangetoond, volstaan diplomatieke garanties niet om de verantwoordelijkheid van de overdragende staat te elimineren (zie o.a. artikel 4 Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania van 1 april 2014 betreffende de voorwaarden voor de overdracht van van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de Europese Unie geleide zeemacht aan de Verenigde Republiek Tanzania, *P.B. L 108/3* van 11 april 2014; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 142; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 161; J. T. GATHII, "Kenya's Piracy Prosecutions", *American Journal of International Law* 2010, 26; S. DE BONT, "Prosecuting Pirates and Upholding Human Rights Law: Taking Perspective", *Oceans Beyond Piracy*, 1 september 2010, 26).

¹⁹⁹¹ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 196.

voorwaarden.¹⁹⁹² In de praktijk hoeft men dus niet in alle omstandigheden akkoord te gaan en kan op elk moment een overdracht geweigerd worden.¹⁹⁹³ Voorbeelden in deze context betreffen de overeenkomsten van de Europese Unie met Kenia, de Seychellen, Mauritius en Tanzania, die veelal de vorm aannemen van briefwisselingen waarin afspraken worden gemaakt omtrent de overdracht en berechting van door EUNAVFOR gearresteerde piraterijverdachten.¹⁹⁹⁴

¹⁹⁹² Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 22; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 862; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 104; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 123; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 199-206.

¹⁹⁹³ In de overdrachtsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Seychellen is zelfs voorzien dat de Seychelse procureur-generaal kan beslissen om de overdracht niet te accepteren en de piraterijverdachten binnen de tien dagen na de arrestatie terug te sturen naar hun land van oorsprong, indien men oordeelt dat er onvoldoende bewijsmateriaal is om te vervolgen. In zo'n situatie is EUNAVFOR verantwoordelijk voor de verdachte en draagt het de overdrachtskosten (zie Briefwisseling tussen de Europese Unie en de Republiek der Seychellen van 21 november 2009 betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 315/37* van 2 december 2009; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 196).

¹⁹⁹⁴ Zie Briefwisseling tussen de Europese Unie en de regering van Kenia van 6 maart 2009 betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan Kenia van personen die verdacht worden van piraterij, en die worden vastgehouden door de door de Europese Unie geleide zeemacht (EUNAVFOR), alsmede van in beslag genomen goederen die in handen zijn van EUNAVFOR, en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 79/49* van 25 maart 2009; Besluit 2009/293/GBVB van de Raad van 26 februari 2009 betreffende de briefwisseling tussen de Europese Unie en de regering van Kenia betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan Kenia van personen die verdacht worden van piraterij, en die worden vastgehouden door de door de Europese Unie geleide zeemacht (EUNAVFOR), alsmede van in beslag genomen goederen die in handen zijn van EUNAVFOR, en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 79/47* van 25 maart 2009; Briefwisseling tussen de Europese Unie en de Republiek der Seychellen van 21 november 2009 betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 315/37* van 2 december 2009; Besluit 2009/877/GBVB van de Raad van 23 oktober 2009 betreffende de ondertekening en voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek der Seychellen betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 315/35* van 2 december 2009; Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Mauritius van 14 juli 2011 inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Republiek Mauritius, en inzake de positie van de verdachten na de overdracht, *P.B. L 254/3* van 30 september 2011; Besluit 2011/640/GBVB van de Raad van 12 juli 2011 betreffende de ondertekening en de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Mauritius inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Republiek Mauritius, en inzake de positie van de verdachten na de overdracht, *P.B. L 254/1* van 30 september 2011; Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania van 1 april 2014 betreffende de voorwaarden voor de overdracht van van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de Europese Unie geleide zeemacht aan de Verenigde Republiek Tanzania, *P.B. L 108/3* van 11 april 2014; Besluit 2014/198/GBVB van de Raad van 10 maart 2014 betreffende de ondertekening en de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomengoederen door de door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Verenigde Republiek Tanzania, *P.B. L 108/1* van 11 april 2014; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 862; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 47; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 161; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy

Navolgende overdrachten door de ontvangende regionale staten (*'re-transfers'*), met het oog op onderzoek en vervolging of strafuitvoering in een ander land, komen eveneens voor en worden daarom via specifieke clausules aan banden gelegd.¹⁹⁹⁵ In de overdrachtsovereenkomsten die de EU met Kenia, de Seychellen en Mauritius heeft gesloten, blijkt duidelijk dat men de controle wil behouden en niet zomaar toelaat dat piraterijverdachten, die initieel door EUNAVFOR aan één van de regionale staten werden overgedragen, nog eens naar een derde staat worden getransfereerd. Er geldt wel niet voor alle landen hetzelfde regime: in de overeenkomst met Kenia wordt gesteld dat voorafgaande schriftelijke toestemming (*'prior written consent'*) van EUNAVFOR nodig is voor elke *re-transfer* met het oog op onderzoek of vervolging¹⁹⁹⁶, terwijl dezelfde clausule in de overeenkomst met de Seychellen breder geformuleerd is en alle overdrachten viseert, gelet op de gebruikelijke onwil van dit land om in de strafuitvoering van overgedragen piraterijverdachten te voorzien wegens de beperkte penitentiaire capaciteit.¹⁹⁹⁷ De overeenkomst met Mauritius bevat enkel een soepele bepaling inzake overdrachten met het oog op strafuitvoering: na overleg met de Europese Unie kunnen veroordeelde piraten overgedragen worden aan een andere staat om daar de rest van hun straf uit te zitten.¹⁹⁹⁸ Enkel in geval van ernstige bezorgdheid over de mensenrechtensituatie in het derde land kan er geen overdracht plaatsvinden zonder dat overleg met de EU omtrent de geformuleerde bezwaren een bevredigende oplossing oplevert. Het is niet duidelijk hoe dit concreet in z'n werk gaat, maar het is (meer om politieke dan juridische overwegingen) onwaarschijnlijk dat Mauritius een overdracht zou doorvoeren als de Europese Unie daartegen gekant is.

Los van deze overeenkomsten dient wel benadrukt te worden dat piraterijverdachten bij voorkeur via een feitelijke overdracht aan de vervolgende staten worden overgeheveld, in tegenstelling tot een formele uitlevering.¹⁹⁹⁹ Het concept is niet precies gedefinieerd in het recht en wordt doorgaans

Trial", 196-197; D. GUILFOYLE, "Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights", *International & Comparative Law Quarterly* 2010, 152; M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012.

¹⁹⁹⁵ Zie o.a. A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 112.

¹⁹⁹⁶ Met betrekking tot overdrachten door de ontvangende staat binnen de context van strafuitvoering wordt niets bepaald, waardoor geen voorwaarden gelden en de toestemming van EUNAVFOR niet vereist is (zie artikel 3 (h) Briefwisseling tussen de Europese Unie en de regering van Kenia van 6 maart 2009 betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan Kenia van personen die verdacht worden van piraterij, en die worden vastgehouden door de door de Europese Unie geleide zeemacht (EUNAVFOR), alsmede van in beslag genomen goederen die in handen zijn van EUNAVFOR, en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, P.B. L 79/49 van 25 maart 2009).

¹⁹⁹⁷ Zie artikel 3 (h) Briefwisseling tussen de Europese Unie en de Republiek der Seychellen van 21 november 2009 betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, P.B. L 315/37 van 2 december 2009; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 112; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 48; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 196; "Seychelles refuse to take Somali pirates held by Danes", Reuters, 18 januari 2012; "Seychelles Pleads for End to Pirate Prisoner Overcrowding", Mail & Guardian, 5 maart 2012; "Britain's Anti-Piracy 'Conveyor Belt' Stretches from Somalia to Seychelles and Back", The Telegraph, 21 februari 2012.

¹⁹⁹⁸ Zie artikel 4 (8) Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Mauritius inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Republiek Mauritius, en inzake de positie van de verdachten na de overdracht, P.B. L 254/3 van 30 september 2011.

¹⁹⁹⁹ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 862; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 47; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 187-191; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151.

gebruikt om de overplaatsing van één jurisdictie naar een andere aan te duiden: dit omvat uiteraard formele uitleveringsprocessen, die gebaseerd zijn op een bilateraal of multilateraal verdrag, verschillende procedurele beschermingsbepalingen in acht nemen en geïnitieerd worden door een verzoek van de ontvangende staat, maar deze spelen slechts een verwaarloosbare rol in het kader van piraterij.²⁰⁰⁰ De term 'overdracht' kan binnen deze context dus best omschreven worden als een verandering van hechtenis anders dan via formele uitlevering of deportatie. Dergelijke overdrachten worden voornamelijk ondernomen ter vervolging van de overgedragen verdachte: ze zijn doorgaans onafhankelijk van zijn wil en volgen geen vast, uniform beslissingsproces.²⁰⁰¹

In artikel 12 van het Gemeenschappelijk Optreden van de EU inzake Operatie Atalanta wordt de kwestie van overdracht van piraterijverdachten behandeld, maar verduidelijkt men niet welke procedure gehanteerd moet worden of welke entiteit de beslissing neemt.²⁰⁰² Men beschrijft enkel de mogelijkheid om piraterijverdachten aan een bereidwillige staat over te dragen²⁰⁰³ en voorziet in de nodige mensenrechtelijke garanties.²⁰⁰⁴ Ook de overdrachtsovereenkomsten bieden weinig klaarheid en bevatten slechts enkele vanzelfsprekende basisbepalingen. Gelet op het multinationalaal karakter van EUNAVFOR – Operatie Atalanta wordt wel aangenomen dat er een wederkerig beslissingsproces geldt, waarbij zowel de Europese Unie als de vlaggenstaat van het aanhoudend schip een overdracht kunnen verhinderen.²⁰⁰⁵ Volgens artikel 12(1) van het Gemeenschappelijk Optreden van de EU inzake Operatie Atalanta krijgt de aanhoudende staat voorrang om strafrechtelijke jurisdictie over piraterijverdachten uit te oefenen, waardoor het operationeel hoofdkwartier van EUNAVFOR in theorie enkel bij een weigering van deze staat de procedure opstart om een overdracht aan een derde land te realiseren, maar in de praktijk gebeurt dit om tijd te besparen doorgaans parallel en wordt het evaluatieproces van een mogelijke overdracht reeds

²⁰⁰⁰ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 192; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 41.

²⁰⁰¹ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 193-194.

²⁰⁰² Zie artikel 12 Gemeenschappelijk optreden 2008/851/GBVB van de Raad van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, P.B. L 301/33 van 12 november 2008; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 156; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 87.

²⁰⁰³ Gelet op de bewoordingen van artikel 12(1) van het Gemeenschappelijk Optreden van de Europese Unie inzake Operatie Atalanta gaan sommigen er zelfs van uit dat een overdracht ook noodzakelijk is indien de aanhoudende staat beslist om strafrechtelijke jurisdictie uit te oefenen: volgens de meerderheidsvisie worden arrestaties van piraterijverdachten immers uitgevoerd onder de bevoegdheid van EUNAVFOR, op basis van het specifiek mandaat, en niet in de hoedanigheid van de staat, waardoor de piraterijverdachten juridisch gezien van de bevoegdheidssfeer van EUNAVFOR naar deze van de betrokken staat moeten worden overgedragen indien ze daar vervolgd worden. In de praktijk volstaat het echter dat de aanhoudende staat de leidinggevende EU-commandant inlicht omtrent de uitoefening van jurisdictie en is er geen overdracht vereist (zie artikel 12(1) Gemeenschappelijk optreden 2008/851/GBVB van de Raad van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, P.B. L 301/33 van 12 november 2008; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 88).

²⁰⁰⁴ Zie artikel 12(3) Gemeenschappelijk optreden 2008/851/GBVB van de Raad van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, P.B. L 301/33 van 12 november 2008.

²⁰⁰⁵ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 156; D. GUILFOYLE, "Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights", *International and Comparative Law Quarterly* 2010, 158.

geïnitieerd vanaf men ingelicht wordt over de aanhouding.²⁰⁰⁶ Ondanks deze pragmatische maatregelen kan het evenwel verschillende dagen duren tot men een bereidwillige en bekwame staat heeft gevonden en gedurende deze periode worden de piraterijverdachten in principe aan boord van het schip vastgehouden.

Bij overdracht van piraterijverdachten die werden aangehouden binnen het kader van de NAVO-missies was er nog minder houvast: in tegenstelling tot de EU sloot de NAVO immers geen overdrachtsovereenkomsten met regionale staten en diende men dus volledig te steunen op de wetgeving en het beleid van de staat wiens marineschip in de aanhouding voorzag.²⁰⁰⁷ Aangezien de Verenigde Staten niet gebonden zijn door het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, was het mogelijk dat er verschillende standaarden gehanteerd werden naargelang een piraterijverdachte aangehouden werd door een Europees of Amerikaans schip. Hetzelfde geldt voor overdrachten door staten zoals China, India of Australië, die op onafhankelijke wijze bijdragen aan de piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika: deze transfers worden beheerst door nationale rechtsbepalingen, die zeer sterk kunnen verschillen. Bepaalde landen kiezen ervoor om hun overdrachten volledig onder de radar af te werken en de verdachten zonder enige formaliteit over te leveren aan een derde staat, terwijl andere landen dit afhankelijk maken van een diepgaande judiciële procedure.²⁰⁰⁸ Deze unieke situatie, gekenmerkt door een veelvoud aan verschillende jurisdicties waaraan een aangehouden piraterijverdachte kan worden onderworpen, zorgt voor een complex web van uiteenlopende procedures en standaarden, die vaak moeilijk met elkaar te rijmen vallen.

2.1.3 Juridische beoordeling van piraterijvervolgning door derde landen

De overdrachtsproblematiek, die zeer relevant is binnen de context van Somalische piraterijbestrijding, betreft vanuit juridisch oogpunt een heel moeilijke kwestie.²⁰⁰⁹ Als rechtvaardiging voor piraterijvervolgning door derde landen wordt vaak de samenwerkingsplicht van artikel 100 LOSC aangehaald, aangezien een uitsluitende bevoegdheid voor de vlaggenstaat van het

²⁰⁰⁶ Zie artikel 12(1) Gemeenschappelijk optreden 2008/851/GBVB van de Raad van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L* 301/33 van 12 november 2008; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 88.

²⁰⁰⁷ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 157; M. RIDDERVOLD, "A Geopolitical Balancing Game? EU and NATO in the Fight against Somali Piracy", *ARENA Working Paper* 4/2014, 13.

²⁰⁰⁸ Een illustratie: Italië bracht in het verleden reeds aangehouden piraterijverdachten via videolink voor een Italiaanse onderzoeksrechter om te bepalen waar deze persoon terecht zou moeten worden (zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 157; D. GUILFOYLE, "Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights", *International and Comparative Law Quarterly* 2010, 158).

²⁰⁰⁹ Zie o.a. A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 152-154; J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 128-131; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 94-96; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 862; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 316-319; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 99-100; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 314; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 155; A. ADEMUN-ODEKE, "Jurisdiction by Agreement over Foreign Pirates in Domestic Courts", *University of San Francisco Maritime Law Journal* 2011, 35-64; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 302-304; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 68-69.

aanhoudend schip niet lijkt te stroken met de sterke verplichting van onderlinge coöperatie tussen de verdragsstaten.²⁰¹⁰ Niettemin valt het volgens sommigen te betwijfelen of deze praktijk wel volledig in overeenstemming is met artikel 105 LOSC:

*“On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.”*²⁰¹¹

Er ontstonden nogal wat academische discussies omtrent de correcte interpretatie van de vervolgingsbevoegdheid: de meerderheid gaat ervan uit dat het slechts een permissieve, discretionaire bepaling betreft en dat de betrokken staat uiteindelijk beslist of men de piraterijverdachten zelf wenst te vervolgen²⁰¹², terwijl een overtuigde minderheid het ziet als een exclusieve bevoegdheid van de vlaggenstaat van het schip dat de piraten heeft aangehouden (*forum deprehensionis*), waardoor er geen overdracht aan derde landen mogelijk is.²⁰¹³ De mening van deze minderheid is echter allerm minst overtuigend en steunt voornamelijk op een ongelukkige interpretatie van een verwarrende commentaar van de *International Law Commission* op artikel 19 Verdrag voor de Volle Zee, die qua inhoud nagenoeg identiek is aan artikel 105 LOSC: de *ILC* stelde terecht dat de in het artikel geformuleerde rechten niet kunnen worden uitgeoefend op een plaats onder de jurisdictie van een andere staat, waarmee het trachtte te benadrukken dat universele jurisdictie en de daaraan gekoppelde handhavingsbevoegdheden vanzelfsprekend enkel gelden op volle zee en dat staten niet de bevoegdheid hebben om schepen aan te houden in andermans territoriale zee, maar sommigen interpreteerden dit als een verbod op de overdracht en navolgende vervolging van

²⁰¹⁰ Zie artikel 100 LOSC; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 315-316; J. A. ROACH, “Countering Piracy Off Somalia: International Law and International Institutions”, *American Journal of International Law* 2010, 404.

²⁰¹¹ Zie artikel 105 LOSC.

²⁰¹² Zie o.a. A. MURDOCH, “Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia” in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 152-154; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 197; J. A. ROACH, “General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy” in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 128-131; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 109-110; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 95-96; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 99; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 316-319; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 155; L. AZUBUIKE, “International Law Regime Against Piracy”, *Annual Survey of International & Comparative Law* 2009, 54-55; T. TREVES, “Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the coast of Somalia”, *European Journal of International Law* 2011, 402; R. P. KELLEY, “UNCLOS, but No Cigar: Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy”, *Minnesota Law Review* 2010, 2285; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 315-316.

Voor een mooi overzicht van de verschillende meningen: R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 143-151.

²⁰¹³ Zie E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”, 314; J. M. ISANGA, “Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes”, *American University Law Review* 2009, 1279; E. KONTOROVICH, “‘A Guantanamo on the sea’: The difficulties of prosecuting pirates and terrorists”, *California Law Review* 2010, 270-272; A. FISCHER-LESCANO en L. KRECK, “Piracy and Human Rights: Legal Issues in the Fight Against Piracy Within the Context of the European ‘Operation Atalanta’”, *German Yearbook of International Law* 2009, 525-561.

piraterijverdachten door andere staten.²⁰¹⁴ De inhoud van artikel 105 *LOSC* lijkt nochtans voldoende duidelijk: het overdragen van aangehouden piraten aan andere staten met het oog op vervolging en berechting wordt weliswaar niet expliciet voorzien, maar ook allerm minst uitgesloten. Er stelt zich in principe nooit een probleem, aangezien het beginsel van universele jurisdictie over piraterijmisdrijven tot het internationaal gewoonterecht behoort en men zich in elk geval daarop kan baseren om piraterijverdachten te vervolgen.²⁰¹⁵ Sommigen vragen zich af of de wijdverspreide ratificatie van het Internationaal Zeerechtverdrag deze gewoonterechtelijke regel niet op de helling zet, maar gezond verstand lijkt te veronderstellen dat de opstellers van artikel 19 Verdrag voor de Volle Zee en artikel 105 *LOSC* minstens een woordje uitleg verschaft zouden hebben in de voorbereidende werken indien men de intentie had om de eeuwenoude universele jurisdictie inzake piraterij significant in te perken en zo de overdracht van piraterijverdachten aan derde landen te verbieden.²⁰¹⁶

Tegenstanders van de meerderheidsvisie brengen eveneens aan dat de specifieke, contrasterende bewoordingen van artikel 105 *LOSC* erop wijzen dat de bevoegdheid om piratenschepen aan te houden en de personen aan boord te arresteren aan iedere staat (*'every state'*) toekomt, terwijl de bevoegdheid om piraterijverdachten te vervolgen en berechten enkel voor de staat die de aanhouding heeft verricht (*'state which carried out the seizure'*) is weggelegd, maar de meerderheid gaat ervan uit dat er ook in dit laatste geval sprake is van universele jurisdictie en dat de tweede zin van artikel 105 *LOSC* slechts wijst op de logische voorrang voor de staat die de aanhouding heeft verricht.²⁰¹⁷ De statenpraktijk ondersteunt dat de vervolgings- en berechtingsbevoegdheid net zoals de eerste zin van artikel 105 *LOSC* moet worden gelezen en ook de resoluties van de VN-Veiligheidsraad lijken dat te bevestigen: meer dan eens worden de inspanningen van vervolgende staten geprezen, wetende dat deze staten de piraterijverdachten in de overgrote meerderheid van de gevallen niet zelf hebben aangehouden.²⁰¹⁸ Artikel 105 *LOSC* vormt dus geen obstakel voor dit wijdverspreid fenomeen en andere staten zijn bevoegd om overgedragen piraterijverdachten op basis van hun nationaal strafrecht te vervolgen. Een duidelijkere bepaling of een algemeen aangenomen interpretatie is weliswaar wenselijk om problemen en discussies in de toekomst te vermijden.

²⁰¹⁴ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 317-318; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 150; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 68; E. KONTOROVICH, "Introductory Note to Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the Conditions and Modalities for the Transfer of Persons Suspected of Having Committed acts of Piracy", *International Legal Materials* 2009, 748; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 316; E. KONTOROVICH, "International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia", *ASIL Insights*, 6 februari 2009.

²⁰¹⁵ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 143-147 en 150; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 318; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 68.

²⁰¹⁶ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 318; S. P. MENEFE, "Piracy, Terrorism and the Insurgent Passenger: A Historical and Legal Perspective" in N. RONZITTI (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1990, 60-61; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 68; E. KONTOROVICH, "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation", *Harvard International Law Journal* 2004, 183; S. P. MENEFE, "Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies", *International Journal of Marine and Coastal Law* 1999, 361.

²⁰¹⁷ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 861; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 99; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 316-317; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 148-150.

²⁰¹⁸ Zie o.a. Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012), §18; Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013), §23; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 99.

Als artikel 105 *LOSC* wordt gezien als een verbod op de overdracht van piraterijverdachten, kan het ook in conflict komen met het '*aut dedere aut judicare*'-principe van de *SUA Convention*.²⁰¹⁹ Binnen het kader van de *SUA Convention* is alles veel doorzichtiger: overdrachten van verdachten aan andere staten zijn zonder twijfel toegelaten.²⁰²⁰ De mogelijkheid staat zelfs expliciet ingeschreven in artikel 8, dat bepaalt dat de kapitein van een schip verdachten mag afleveren aan een andere verdragsstaat om vervolgd of uitgeleverd te worden.²⁰²¹ Na de overdracht bevindt de verdachte zich immers op het grondgebied van de betrokken verdragsstaat en geldt de verplichting tot uitlevering of vervolging.²⁰²² De ontvangende staat heeft weliswaar het recht om de bal terug te kaatsen en de overdracht van de verdachte naar de vlaggenstaat van het aanhoudend schip te vragen, maar dit zou binnen de piraterijcontext weinig ter zake doen, gelet op de vrijwillige deelname van bepaalde regionale staten aan deze praktijk. Indien een geval onder het toepassingsgebied van de *SUA Convention* valt en zowel de vlaggenstaat van het aanhoudend schip als de ontvangende staat verdragspartij zijn (wat voor Somalië niet het geval is, maar wel geldt voor Kenia, de Seychellen, Mauritius en Tanzania), lijken de aangehaalde bepalingen dus een expliciete basis te vormen voor het huidige fenomeen van overdracht van piraterijverdachten met het oog op vervolging.

2.1.4 Pragmatische beoordeling van piraterijvervolging door derde landen

Los van de juridische afweging, vormt de overdrachtskwestie ook op praktisch vlak het voorwerp van moeilijke discussies. De keuze tussen het overdragen of zelf vervolgen van aangehouden piraten is niet altijd vanzelfsprekend, aangezien de voorkeur voor wat de bewijsvoering, transportkosten en het vermijden van de schijn van straffeloosheid²⁰²³ betreft lijkt uit te gaan naar een berechting ter plaatse of in één van de buurlanden.²⁰²⁴ Op die manier wordt ook een alternatief geboden aan de vlaggenstaten die piraten hebben aangehouden en kan op een minder omslachtige wijze in vervolging en bestrafing worden voorzien: door de praktische moeilijkheden lijkt *outsourcing* van piraterijvervolging in vele situaties aanvaardbaar en alleszins een betere oplossing dan de piraten zomaar terug in vrijheid te moeten stellen. Het '*catch and release*'-fenomeen en de daaraan gekoppelde kans op straffeloosheid worden namelijk opgenomen in de *risk-reward*-analyse van piraten, wat absoluut nefast is en criminele activiteiten aanmoedigt.²⁰²⁵ De hoge recidivecijfers leggen de vinger op de wonde: bovenop het feit dat de '*catch and release*'-aanpak ervoor zorgt dat aangehouden piraten nooit strafrechtelijk verantwoordelijk worden gehouden voor hun daden, resulteert deze praktijk in een sfeer van straffeloosheid voor alle andere piraten, die elk ontradend effect ten gevolge van gerealiseerde piraterijvervolgingen en -berechtingen ondermijnt en piraten

²⁰¹⁹ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 318.

²⁰²⁰ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 187; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 69-70.

²⁰²¹ Zie artikel 8, §1 *SUA Convention*.

²⁰²² Zie artikel 6, §4, artikel 7 en artikel 10 *SUA Convention*.

²⁰²³ Bij een berechting aan de andere kant van de wereld ontbreekt uiteraard vaak de signaalfunctie ten aanzien van lokale piraten.

²⁰²⁴ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 126; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 96; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 154; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 59.

²⁰²⁵ Piraterijverdachten haalden zelfs al aan dat het fenomeen, waarbij op schijnbaar willekeurige basis bepaalde piraten worden vrijgelaten en andere dan weer worden vervolgd, strijdig is met het gelijkheidsbeginsel, maar de Nederlandse rechter wees dit argument af (zie Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 198; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 33).

doet geloven dat men toch nooit voor een rechter zal moeten verschijnen.²⁰²⁶ Op z'n best zorgt de 'catch and release'-aanpak voor het in beslag nemen of vernietigen van vaartuigen, wapens of materiaal van piraten, maar door het achterliggend netwerk en de voortdurende aanstroom van nieuwe middelen blijft de impact van arrestaties tijdelijk en bijgevolg verwaarloosbaar.

Zoals reeds meermaals werd benadrukt, kunnen er anderzijds wel vragen gesteld worden bij het judicieel bestel van de regionale landen met het oog op de berechting van de talloze piraterijverdachten die ze voorgeschoteld krijgen.²⁰²⁷ Het gebrek aan middelen, wat zich voornamelijk manifesteert door een te kleine judiciële en penitentiaire capaciteit, doet veel critici pleiten voor verhoogd engagement van extraregionale staten.²⁰²⁸ De rechtshandhaving en het gerechtelijk systeem wordt in vele Afrikaanse landen gekenmerkt door lage efficiëntie, wijdverspreide corruptie en misplaatste prioriteiten, waardoor in bepaalde staten de overgrote meerderheid van de piraten terug op vrije voeten belandt, en daar lijkt niet snel verandering in te komen. Naast overwegingen omtrent de doeltreffendheid van het gerechtelijk apparaat van de regionale staten, dient ook opgemerkt te worden dat de huidige praktijk van overdrachten van piraterijverdachten aan plaatselijke landen zeer problematisch kan blijken binnen de context van de mensenrechten.²⁰²⁹

2.2 Bewijsproblematiek

2.2.1 Situering

Piraterijvervolgning wordt vanaf het initieel onderzoek tot de uiteindelijke berechting geplaagd door grote moeilijkheden met betrekking tot bewijsvoering: piraten worden vaak ver van de oorspronkelijke locatie en lang na de bewuste piraterijaanval aangehouden, wat nefaste gevolgen heeft en vervolging en bestraffing op basis van onweerlegbare bewijzen ernstig bemoeilijkt.²⁰³⁰ Indien een veroordeling geen zekerheid lijkt, zullen staten niet zo happig zijn om aangehouden piraten te gaan vervolgen, aangezien de daaraan verbonden kosten en inspanningen niet te

²⁰²⁶ Soms kunnen piraten na een arrestatie zelfs genieten van gratis maaltijden, medische check-ups en andere voordelen waar ze anders nauwelijks kans op maken (zie o.a. A. PALMER, *The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea*, Londen, I. B. Tauris, 2014, 250; "Pampered pirates: Royal Navy seizes 17 armed Somalis, gives them halal meat and nicotine patches... then sets them free", Mail Online, 12 april 2011; "Navy Gives Somali Pirates Food and Water... Then Lets Them Sail off Scott Free", Mail Online, 27 januari 2010).

²⁰²⁷ Zie o.a. Preamble Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 120; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164.

²⁰²⁸ *Infra* V.2.6.

²⁰²⁹ *Infra* V.2.4.4.

²⁰³⁰ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 24-25; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 590; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 117; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 207-241; E. KONTOROVICH, "'A Guantanamo on the sea': The difficulties of prosecuting pirates and terrorists", *California Law Review* 2010, 262-266; H. FOUCHÉ en J. MEYER, "Investigating Sea Piracy: Crime Scene Challenges", *World Maritime University Journal of Maritime Affairs* 2012, 33; "CSI Somalia", *Maritime Security Review*, 30 juni 2011.

onderschatten zijn.²⁰³¹ Brad Kieserman van de *U.S. Coast Guard* verwoordt op passende wijze de delicate afweging die bij vele landen speelt: “*prosecuting can be difficult because the effort often exceeds the benefit*”.²⁰³² Het is een ontmoedigende uitdaging om in deze complexe, transnationale context een waterdichte piraterijvervolging op te bouwen en men laat zich vaak afschrikken door de talloze obstakels. Bij extraregionale staten manifesteert dit effect zich nog veel duidelijker, aangezien er ook rekening moet worden gehouden met transportkosten en andere logistieke uitgaven om piraterijverdachten over te brengen naar het land van berechting en de vrees bestaat dat spaak gelopen vervolgingen op de koop toe tot asielaanvragen kunnen leiden.²⁰³³ Daarom laat men sterke aanwijzingen soms links liggen en acht men degelijke bewijzen meer dan eens onvoldoende, waardoor het snel duidelijk wordt dat bewijsvoering, wat van cruciaal belang is voor de vervolging, een heikel punt vormt in piraterijzaken en de slagkracht van vele staten beperkt.²⁰³⁴ Ontoereikend bewijsmateriaal betreft veelal de voornaamste oorzaak van het ‘*catch and release*’-fenomeen en is op dat vlak dus bepalender dan het nijpend gebrek aan adequate vervolgingsstructuren.²⁰³⁵

Bewijsmateriaal kan uiteenlopende vormen aannemen, gaande van fysiek bewijs zoals skiffs, wapens en materiaal aan boord, vingerafdrukken en DNA-sporen²⁰³⁶ tot getuigenverklaringen en audio-, foto- of videomateriaal, en elk van deze soorten gaat gepaard met unieke uitdagingen tijdens het onderzoek en de daaropvolgende vervolging en berechting.²⁰³⁷ De moeilijkheden die zich doorgaans voordoen, kunnen in een aantal categorieën gegroepeerd worden: problemen met betrekking tot het adequaat karakter van het bewijs, moeilijkheden inzake het verzamelen en uitwisselen van bewijs, problemen bij het gebruik van getuigen, moeilijkheden met betrekking tot het aanwenden van vertrouwelijke informatie en potentiële mensenrechtenschendingen. Deze hardnekkige pijnpunten worden hierna overzichtelijk behandeld, samen met de actuele ontwikkelingen en mogelijke oplossingen op dat vlak. Ondanks de talloze bewijsmoeilijkheden voor zowel onderzoekers als aanklagers moet immers benadrukt worden dat er enkele positieve evoluties te melden vallen.

2.2.2 Voornaamste uitdagingen

2.2.2.1 Adequaat bewijs

2.2.2.1.1 Algemeen

Zoals reeds werd vermeld, wordt het bewijsmateriaal zeer vaak te zwak geacht, ondanks duidelijke aanwijzingen en de rotsvaste overtuiging dat de verdachten piraterijdadens hebben gepleegd. Staten

²⁰³¹ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 117; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 209.

²⁰³² Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 209; “On the Lawless Seas, It’s Not Easy Putting Somali Pirates in the Dock”, Wall Street Journal, 12 december 2008.

²⁰³³ *Infra* V.2.9.

²⁰³⁴ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 209-212 en 224; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 117; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 71.

²⁰³⁵ Zie o.a. Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 14; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 212; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 185; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 117; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 71.

²⁰³⁶ Dergelijke sporen zijn uiteraard wel niet aanwezig bij loutere aanvalspogingen, die een groot deel van de misdrijven uitmaken.

²⁰³⁷ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 210.

beseffen dat vervolging en bestraffing van piraten een lang, kostelijk en moeilijk proces betreft, waardoor de lat hoog wordt gelegd en enkel waterdichte bewijzen als voldoende worden aangemerkt. Wanneer piraten niet op heterdaad betrapt worden, is het evenwel een aartsmoeilijke opdracht om hen onweerlegbaar aan dergelijke misdrijven te linken, wat uiteraard tot grote frustratie leidt. Dergelijke situaties komen immers al te vaak voor en *'catch and release'* is bijgevolg eerder regel dan uitzondering geworden.²⁰³⁸ Soms tarten de feiten alle verbeelding: machinegeweren, granaten en raketwerpers, handgeschreven nota's omtrent de verdeling van de buit, enterhaken en zelfs voorwerpen afkomstig van een aangevallen schip of de aanwezigheid van gijzelaars bleken in het verleden onvoldoende om tot vervolging en bestraffing over te gaan.²⁰³⁹ Wanneer de hoge bewijsstandaarden niet bereikt worden, volgt er weliswaar inbeslagname of vernietiging van de wapens en het materiaal, maar daar schiet men uiteindelijk weinig mee op.

Zelfs wanneer vervolging wordt ingesteld en de zaak tot in de rechtbank gaat, kan de bewijskracht een heus probleem vormen: het *'beyond reasonable doubt'*-criterium vereist ijzersterk bewijsmateriaal, waarover men helaas niet altijd beschikt.²⁰⁴⁰ In november 2010 besliste een Keniaanse rechter dat 17 Somalische piraterijverdachten onschuldig waren: er waren maar liefst negen getuigen die allen beweerden dat de verdachten betrokken waren bij de aanval op het Egyptisch schip *MV Amira*, maar een gebrek aan video- en fotomateriaal ter ondersteuning van de beschuldigingen deed de rechter besluiten dat het bewijs niet toereikend was om de verdachten te veroordelen.²⁰⁴¹ In de eerste Europese strafzaak tegen moderne piraten sprak de Nederlandse rechter uiteindelijk wel een milde veroordeling uit, maar ook hier speelde het opvallend tekort aan fysiek bewijs en getuigenverklaringen de openbaar aanklagers duidelijk parten.²⁰⁴² Naast het veelvoorkomend gebrek aan fysiek bewijs, ondervindt men ook grote problemen bij het bewijzen van de intentie van piraterijverdachten.²⁰⁴³ Met hulp van advocaten zijn piraten vaak heel inventief en laten ze geen mogelijkheid onbenut om een verhaal te verzinnen dat hun aanwezigheid en

²⁰³⁸ Verschillende schattingen geven aan dat *'catch and release'* wordt toegepast bij 57 procent tot 80 procent van alle gevatte piraten, maar recente statistieken suggereren zelfs dat ongeveer 90 procent van de piraterijverdachten die door marineschepen worden aangehouden rond de Hoorn van Afrika terug vrijgelaten wordt (zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 285 (hierna verkort: J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy"); F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 212; Y. M. DUTTON, "Virtual Witness Confrontation in Criminal Cases: A Proposal to Use Videoconferencing Technology in Maritime Piracy Trials", *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2012, 1325-1326; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 57; "Why High-Seas Piracy Is Here To Stay", Reuters, 4 maart 2011; "Failure to prosecute pirates beggars belief, say MPs as it's revealed 90% of all suspects are freed without trial", Mail Online, 5 januari 2012; "Navy regularly releases Somali pirates, even when caught in the act", The Telegraph, 29 november 2009).

²⁰³⁹ Zie o.a. "On the Lawless Seas, It's Not Easy Putting Somali Pirates in the Dock", Wall Street Journal, 12 december 2008; "HMS Portland Intercepts, Disarms Pirates", Navy News Service, 2 juni 2009; "Navy Gives Somali Pirates Food and Water... Then Lets Them Sail off Scott Free", Mail Online, 27 januari 2010; "French Navy Frees Suspected Somali Pirates", Times of Malta, 2 mei 2009.

²⁰⁴⁰ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 213.

²⁰⁴¹ Zie "Kenya Court Acquits 17 on Piracy Charges", Jurist, 5 november 2010; "Kenya court frees 17 Somali pirates", Capital News, 5 november 2010; "Kenya court frees 17 suspected Somali pirates", Associated Press, 5 november 2010.

²⁰⁴² Zie Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230; K. M. MANUSAMA, "Prosecuting Pirates in the Netherlands: the Case of the MS Samanyolu", *Military Law and the Law of War Review* 2010, 141-168; "Dutch Court begins Europe's first Somali Pirate Trial", Jurist, 25 mei 2010; "Piracy Trial Starts in the Netherlands", The Guardian, 25 mei 2010; "Pirates get 5 years in prison in first trial in Europe", CNN, 17 juni 2010.

²⁰⁴³ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 213.

handelingen enigszins kan verklaren.²⁰⁴⁴ Piraterijverdachten die met wapens werden aangetroffen, voeren bijvoorbeeld steeds aan dat ze vissers zijn die zichzelf wensen te beschermen, waardoor machinegeweren of pistolen geen overtuigend bewijsmateriaal vormen.²⁰⁴⁵

2.2.2.1.2 *Equipment articles*

Omdat het bewijsmateriaal vaak niet volstaat om staten aan te zetten tot het vervolgen en berechten van piraterijverdachten, gingen er steeds meer stemmen op om de drempel te verlagen en het voornemen tot het plegen van een piraterijdaad reeds als voldoende basis te beschouwen: *UN Special Adviser on Legal Issues Related to Somali Piracy* Jack Lang stelde voor om dit strafbaar te stellen in nationale wetgeving, aangezien in zijn rapport duidelijk werd aangetoond dat er doorgaans geen vervolgingen voortvloeien uit piraterijaanvallen die niet op heterdaad worden afgebroken.²⁰⁴⁶ Er viel daarnaast ook een door de Verenigde Staten ingezette trend te onderkennen om piraterijverdachten te vervolgen wegens '*conspiracy to commit piracy*'.²⁰⁴⁷ Hoewel deze suggesties inderdaad enkele praktische problemen zouden kunnen oplossen, zijn ze vanuit juridisch oogpunt zeer bedenkelijk: enerzijds zal er geen universele jurisdictie gelden, aangezien deze feiten niet als piraterij worden aanzien in het Internationaal Zeerechtverdrag of internationaal gewoonterecht, en anderzijds lijkt het concept van vervolging op basis van een louter voornemen controversieel in het licht van verschillende algemene rechtsbeginselen. Zoals net werd aangegeven, is het bewijzen van de intentie ook een moeilijke opdracht en zouden deze voorstellen dus niet zomaar tot feilloze piraterijvervolging leiden. Net om deze moeilijkheden te ontwijken, ging men op zoek naar creatieve oplossingen: gebruik van zogenaamde '*equipment articles*' bleek een betere optie te zijn.²⁰⁴⁸

De term *equipment articles* werd in het leven geroepen door Eugene Kontorovich, die daarmee doelt op regels die een schuldvermoeden creëren in hoofde van de bemanning van schepen met specifiek materiaal aan boord, indien deze zich bevinden in bepaalde delen van de volle zee die door piraterij worden geteisterd.²⁰⁴⁹ De oorsprong van dit juridisch concept kan gesitueerd worden in de 19^{de}-eeuwse slavenhandel, aangezien slavenschepen op de terugvaart wel degelijk als dusdanig te herkennen waren, maar door de afwezigheid van de 'lading' niet zo makkelijk op die manier te kwalificeren waren.²⁰⁵⁰ Deze bewijsproblemen zijn nagenoeg identiek aan de moeilijkheden die zich

²⁰⁴⁴ In de eerder aangehaalde Nederlandse zaak verklaarden de Somalische piraterijverdachten dat ze initieel zinnens waren om het schip te kapen, maar van dat idee afgestapt waren en louter aan het vissen waren (zie "International Law 'No Solution To Piracy'", International Justice Tribune, 2 juni 2010).

²⁰⁴⁵ Zie o.a. "The West Turns to Kenya as Piracy Criminal Court", New York Times, 24 april 2009.

²⁰⁴⁶ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 24-25.

²⁰⁴⁷ Zie B. H. DUBNER en K. GREENE, "On the creation of a new legal regime to try sea pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 450.

²⁰⁴⁸ De Belgische wetgeving is iets conservatiever en probeert het probleem te verhelpen door ook pogingen en voorbereidende handelingen expliciet strafbaar te stellen, maar dit lost helaas niet alle problemen op (zie artikel 3 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485).

²⁰⁴⁹ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 227; E. KONTOROVICH, "Equipment Articles: An International Evidence Rule for Piracy" in S. BRANNON en T. RAHIM (eds.), *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai, Dubai School of Government, 2011, 100; E. KONTOROVICH, "Equipment articles for the prosecution of maritime piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, 1.

²⁰⁵⁰ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 224-225; L. BETHELL, "The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade in the Nineteenth Century", *Journal of African History* 1966, 86; E. KONTOROVICH, "Equipment articles for the prosecution of maritime piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, 2-4.

nu voordoen binnen de piraterijcontext: er kunnen zaken aan boord worden gevonden die het specifieke misdrijf duidelijk suggereren, maar er is geen rechtstreeks bewijs dat de misdaad onmiskenbaar aantoonst. De rechtspraak bediende zich dan maar van *equipment articles* om deze obstakels te overwinnen en dergelijke clausules werden snel gebruikelijk in 19^{de}-eeuwse verdragen: verschillende categorieën van materiaal werden opgesomd en de aanwezigheid van één of meerdere daarvan werd beschouwd als *prima facie*-bewijs dat het schip gebruikt werd voor de Afrikaanse slavenhandel.²⁰⁵¹ Dit vermoeden kon enkel weerlegd worden met duidelijk en onbetwistbaar bewijs ('*clear and incontrovertible evidence*') dat het schip voor rechtmatige doeleinden werd ingezet en dat het bewuste materiaal onmisbaar was voor deze activiteiten. Op die manier werd het mogelijk om slavenhandelaars te veroordelen zonder deze op heterdaad, met slaven op het schip, te betrappen en dit betekende een grote stap voorwaarts in de strijd tegen trans-Atlantische slavenhandel.

De nuance ten opzichte van de hiervoor besproken ideeën, zoals het strafbaar stellen van het louter voornemen tot het plegen van een piraterijdaad, zit hem in het feit dat *equipment articles* zich situeren op het niveau van bewijsvoering, waardoor ze dienen ter staving van de reeds gedefinieerde internationale misdaad 'piraterij' en dus geen nieuwe misdrijven in het leven roepen: hoewel sommigen het wel zo zien, betreft het hier geenszins de criminalisering van het bezit van bepaald materiaal als een nieuw misdrijf, maar slechts een faciliterende ingreep met betrekking tot de bewijsvoering voor een reeds bestaand misdrijf.²⁰⁵² Op basis van de uitrusting van het schip en het aanwezig materiaal wordt besloten dat het om piraten gaat en op die manier kan men de schuld van de bemanning bewijzen, wat veel praktischer en haalbaarder is dan een betrapping op heterdaad. Strafbbaarstelling van het louter bezit van bepaalde zaken, wat beschouwd kan worden als een radicale versie van *equipment articles*, is trouwens ook geen nieuw concept: het aanvullend protocol van 2005 op de *SUA Convention* criminaliseert het transport en bezit van specifiek materiaal dat gebruikt kan worden voor ernstige misdaden, zelfs al kunnen deze zaken ook voor legitieme doeleinden aangewend worden.²⁰⁵³ In Amerikaanse wetgeving inzake de strijd tegen overzeese drugstrafiek zijn ook dergelijke bepalingen terug te vinden om bewijsproblemen te vermijden.²⁰⁵⁴ Invoeren van *equipment articles* binnen de context van piraterij zou dus veel minder controversieel moeten zijn, aangezien deze enkel dienen ter bewijs van een universeel erkende internationale misdaad.²⁰⁵⁵

²⁰⁵¹ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 225; E. KONTOROVICH, "Equipment Articles: An International Evidence Rule for Piracy" in S. BRANNON en T. RAHIM (eds.), *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai, Dubai School of Government, 2011, 101.

²⁰⁵² Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 227; E. KONTOROVICH, "Equipment articles for the prosecution of maritime piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, 7.

²⁰⁵³ Aangezien het moeilijk is om te bewijzen dat 'dual use'-materiaal als onconventioneel wapen wordt aangewend, wordt het louter bezit ervan strafbaar gesteld. Deze bepalingen zijn helaas wel niet zo nuttig binnen de piraterijcontext, aangezien er enkel materiaal vermeld wordt dat gebruikt kan worden om explosieven te maken (zie artikel 3bis, 1 (b) SUA Convention; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 225; E. KONTOROVICH, "Equipment Articles: An International Evidence Rule for Piracy" in S. BRANNON en T. RAHIM (eds.), *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai, Dubai School of Government, 2011, 101).

²⁰⁵⁴ Zie o.a. 18 U.S.C. §2285; 46 U.S.C. §70502 (c) (1).

²⁰⁵⁵ Zie o.a. E. KONTOROVICH, "Equipment Articles: An International Evidence Rule for Piracy" in S. BRANNON en T. RAHIM (eds.), *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai, Dubai School of Government, 2011, 101; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 226.

Ondanks dat er op politiek vlak niet openlijk gepleit werd voor *equipment articles*, kende het concept veel aanhang in de juridische en academische wereld.²⁰⁵⁶ Het wekte grote frustratie dat heel wat staten, en in het bijzonder de landen die zich engageren op vlak van piraterijvervolging, enkel over wetgeving beschikken die piraterij op zich strafbaar stelt, maar niet kunnen ingrijpen indien zeevarenden als dusdanig zijn uitgerust en duidelijk dergelijke voornemens hebben: de publieke opinie vond het absurd dat er bij een confrontatie met piraten, uitgerust met zware wapens, ladders en enterhaken, toch geen succesvolle vervolging mogelijk was.²⁰⁵⁷ In de nationale wetgeving van Kenia, Tanzania en Mauritius ontbreekt nog steeds elk spoor van *equipment articles*, maar in de Seychellen werden wel belangrijke stappen gezet: rechter Duncan Gasgawa van het Seychelse *Supreme Court* introduceerde het concept voor het eerst in de praktijk.²⁰⁵⁸ Hij zag duidelijke parallellen tussen de oude rechtspraak met betrekking tot slavenhandel en de actuele bewijsproblemen binnen de context van piraterij, die naar analogie eveneens aangetoond zou kunnen worden aan de hand van het aanwezig materiaal. Op die manier werden piraterijverdachten, eerder dan voor het uitvoeren van gewelddadige kapingen, zoals bij een traditionele vervolging doorgaans het geval is, veroordeeld voor het bedienen van een piratenschip: er bestond geen link met een specifieke piraterijaanval en men baseerde zich dus enkel op de aanwezige objecten en de specifieke omstandigheden om deze personen te veroordelen.²⁰⁵⁹

Los van de invoering van *equipment articles* inzake piraterij in de nationale rechtsorde van de betrokken landen, suggereren sommigen ook om dergelijke bepalingen op internationaal niveau te introduceren, zodat er overal ter wereld op dezelfde wijze kan worden gehandeld: door deze regels in te voeren via een multilateraal verdrag kan uniformiteit gegarandeerd worden en wordt vermeden dat alle piraterijverdachten naar slechts enkele landen, die op autonome wijze in *equipment articles* voorzien, worden overgebracht voor berechting.²⁰⁶⁰ Voor de invoering van het concept via een multilateraal verdrag zou echter het akkoord van heel wat staten nodig zijn, waardoor effectieve implementatie lang op zich kan laten wachten. Daarom lijkt het alternatief van een reeks bilaterale verdragen tussen de Somalische regering en de vervolgende staten of de introductie van *equipment articles* via resoluties van de VN-Veilighedsraad, waardoor ze op directe wijze aan de internationale misdaad zouden kunnen worden gelinkt, een betere optie.²⁰⁶¹ Het blijft weliswaar moeilijk om de implementatie van een dergelijk idee op zo'n manier mogelijk te maken en sommigen achten het dan ook praktischer om rechters simpelweg wat meer vrijheid te geven op vlak van bewijs, zonder beroep te doen op wettelijk vastgelegde *equipment articles*.²⁰⁶² De keerzijde van deze pragmatische oplossing zou dan op zijn beurt wel de grote willekeur zijn: verschillende rechters in uiteenlopende landen beslissen eenzijdig welke aanwijzingen en omstandigheden als bewijs kunnen worden

²⁰⁵⁶ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 226.

²⁰⁵⁷ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 226; "UK Foreign Affairs: Analysis of Pirate 'Catch and Release' off the Coast of Somalia [Report]", gCaptain, 26 januari 2012.

²⁰⁵⁸ Zie *Republic vs. Mohamed Abdi Jama et al.*, Supreme Court of Seychelles 25 juli 2012, CR 53/2011; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 224-225; "Seychelles sets new global rule for pirates' cases", Seychelles Nation, 31 juli 2012.

²⁰⁵⁹ Zie o.a. *Republic vs. Mohamed Abdi Jama et al.*, Supreme Court of Seychelles 25 juli 2012, CR 53/2011.

²⁰⁶⁰ Zie E. KONTOROVICH, "Equipment articles for the prosecution of maritime piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, 6-7.

²⁰⁶¹ Zie E. KONTOROVICH, "Equipment articles for the prosecution of maritime piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, 7.

²⁰⁶² Zie o.a. E. KONTOROVICH, "Equipment articles for the prosecution of maritime piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, 6.

aangemerkt, wat zeer problematisch is en ervoor zorgt dat globale uniformiteit ver zoek is. Afwijkende methodes en standaarden worden gevormd en de rechtszekerheid en gelijkheid worden zo ernstig aangetast. Critici van het concept kunnen bovendien menen dat het haaks staat op het legaliteitsbeginsel en het principe van '*foreseeability*' uit het internationaal strafrecht, dat bepaalt dat een individu niet kan worden vervolgd op basis van een misdrijf waarvan het bestaan hem redelijkerwijze niet bekend was op het ogenblik van het plegen van de feiten. In dat opzicht lijkt effectieve codificatie en implementatie van *equipment articles*, ondanks de moeilijkheden die er ongetwijfeld mee gepaard zouden gaan, dus toch de beste oplossing te zijn.

2.2.2.2 Verzamelen en uitwisselen van bewijs

2.2.2.2.1 Algemeen

Niet alleen het adequaat karakter van het bewijs, maar ook het verzamelen en uitwisselen ervan zorgt voor moeilijkheden. Gelet op de hoge bewijsstandaarden die worden nagestreefd, is het van cruciaal belang dat alle sporen worden nagegaan en alle mogelijke bewijsstukken worden vergaard. Overeenkomstig artikel 105 LOSC beschikt men over verregaande bevoegdheden om bewijsmateriaal te verzamelen: met het oog op succesvolle vervolging en bestraffing is het essentieel om de kwaliteit van de fysieke bewijzen te bewaren en te voorkomen dat bewijsstukken vernietigd worden of potentiële getuigen over het hoofd worden gezien, maar de praktijk wijst uit dat het onderzoek ter plaatse niet steeds optimaal gevoerd wordt, met alle gevolgen van dien.²⁰⁶³

Eén van de meest voorkomende en helaas moeilijk te vermijden problemen is het volgende scenario: bij het naderen van een oorlogsschip worden wapens en ander mogelijk bewijsmateriaal in de regel overboord geworpen en doen piraten zich voor als onschuldige visserslui, wat gelet op de aangetoonde samenhang en niet ongebruikelijke beroepscombinatie niet eens zo ver gezocht is en moeilijk te weerleggen valt.²⁰⁶⁴ Belangrijke bewijsstukken worden zo snel en permanent verwijderd, waardoor er geen fysiek bewijs meer gerecupereerd kan worden. Zelfs wanneer er nog bewijsstukken aanwezig zijn, treden er complicaties op, want door de locatie van piraterijmisdrijven en de prioritaire bestrijding van het fenomeen is het veelal de marine die dergelijke rechtshandhavingsacties dient uit te voeren: de ingeschakelde manschappen missen vaak de nodige onderzoeksvaardigheden, operationele standaardprocedures en forensische uitrusting om het onderzoek tot een goed einde te brengen.²⁰⁶⁵ Geëngageerde staten die in de vervolging van piraterijverdachten willen voorzien, moeten de bewijzen bovendien veelal duizenden kilometers van

²⁰⁶³ Zie artikel 105 LOSC; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 214; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 89.

²⁰⁶⁴ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 853; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 215; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 71; "Failure to prosecute pirates beggars belief, say MPs as it's revealed 90% of all suspects are freed without trial", Mail Online, 5 januari 2012.

²⁰⁶⁵ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 18; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 215; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 323-324; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14.

het land van berechting vergaren, wat er de zaken ook niet makkelijker op maakt en de kosten en inspanningen enkel maar verhoogt.²⁰⁶⁶

Naast de moeilijkheden die zich voordoen bij het verzamelen van bewijsstukken, dient ook gewezen te worden op de problemen die zich stellen bij het uitwisselen ervan: één van de grote uitdagingen is namelijk het verzekeren van complementariteit met de bewijs- en procedureregels van de vervolgende staat, die ongeacht de nationaliteit van de verdachten, de slachtoffers en het aangehouden of aanhoudend schip zorgvuldig moeten worden nageleefd.²⁰⁶⁷ Bij een overdracht van piraterijverdachten wordt het verzamelde bewijsmateriaal samen met alle relevante documenten overhandigd aan de bevoegde autoriteiten van de vervolgende staat en het is van fundamenteel belang dat men goed op de hoogte is van de nationale bewijsprocedures: indien de relevante nationale regelgeving niet werd gerespecteerd, kunnen cruciale bewijsstukken immers uitgesloten worden, wat doeltreffende vervolging in het gedrang brengt. Sommige regionale staten proberen dit probleem te verzachten door hier duidelijk over te communiceren: Kenia kwam in juli 2009 op de proppen met richtsnoeren omtrent de Keniaanse bewijsvergarings- en vervolgingsprocedures, die de patrouillerende staten kunnen volgen bij de verzameling en overdracht van bewijsmateriaal.²⁰⁶⁸ De UNODC helpt ook andere landen bij het ontwikkelen van richtlijnen met betrekking tot de nationale procedure- en bewijsvereisten binnen de context van piraterijvervolging.²⁰⁶⁹ Aangezien dergelijke overdrachten van fysieke bewijsstukken nagenoeg dagelijkse kost zijn geworden en het vaak nog niet geweten is welke staat de vervolging op zich zal nemen op het moment van de bewijsvergaring, blijft het evenwel moeilijk om steeds de juiste procedures en voorschriften in acht te nemen.²⁰⁷⁰ Het uitwisselen van bewijsmateriaal brengt daarnaast ook logistieke moeilijkheden met zich mee: het bewaren en transporteren van fysieke bewijsstukken naar de staat van berechting kan zeer kostelijk en belastend blijken.²⁰⁷¹

2.2.2.2.2 Training en internationale samenwerking

Om de hiervoor besproken problemen te vermijden, treffen sommige staten verregaande voorbereidingen. Ze zorgen ervoor dat hun oorlogsschepen goed uitgerust en bemand zijn om bewijsstukken te verzamelen en volgens de voorgeschreven procedures te verwerken: enkele personen nemen sleutelrollen op zich (*first witness, photography manager, video manager, exhibit custodian, ...*) en weten wat er hen te doen staat bij een confrontatie met piraten. Zo wordt er na een initiële veiligheidsinspectie en medische check-up onder meer overgegaan tot het nemen van foto's, aanbrengen van referenties op aanwezige bewijsstukken, in beslag nemen en adequaat verpakken

²⁰⁶⁶ Zie Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 219.

²⁰⁶⁷ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 215; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 154; D. ARCHIBUGI en M. CHIARUGI, "Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates", *Political Quarterly* 2011, 237.

²⁰⁶⁸ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 221.

²⁰⁶⁹ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 18; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 222-224.

²⁰⁷⁰ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 215; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 51.

²⁰⁷¹ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 216; E. ANDERSEN, B. BROCKMAN-HAWE en P. GOFF, "Suppressing Maritime Piracy: Exploring the options in international law", *Oceans Beyond Piracy*, oktober 2009, 13; A. J. Shapiro, Keynote Address to American University Law Review Symposium (Counter-Piracy Policy: Delivering Judicial Consequences), 31 maart 2010.

van bewijsmateriaal, optekenen van verklaringen, afnemen van vingerafdrukken en analyseren van eventueel videomateriaal. Dergelijke organisatie en werkwijze kunnen echter niet bij alle staten worden aangetroffen en training van het betrokken personeel blijft in elk geval noodzakelijk. Opleidingen met betrekking tot piraterijbestrijdingsoperaties en daaruit voortvloeiende vervolgingsprocedures worden aangeboden aan een uiteenlopend publiek en behandelen heel wat verschillende aspecten, gaande van onderzoekstechnieken en bewijsverzamelingsmethodes tot uitwisselingsvoorschriften en judiciële praktijken. Vooral de *UNODC* en *INTERPOL* tonen zich geëngageerd en naast training worden ook specifieke richtlijnen, uitrusting en advies verstrekt om de kwaliteit en kwantiteit van het verzameld bewijsmateriaal te verhogen en de stukken adequaat te bewaren en verwerken.²⁰⁷² Een belangrijke doelgroep betreft rechtshandhavingsactoren en judicieel personeel, zoals officieren van patrouillerende schepen en gerechtelijke medewerkers of politieambtenaren van betrokken landen.²⁰⁷³ Daarnaast worden ook de bemanning van koopvaardij schepen en andere actoren binnen de commerciële scheepvaartsector bijgestaan: *INTERPOL* nam het voortouw om door middel van richtsnoeren de nodige kennis en vaardigheden bij te brengen ter vrijwaring van de integriteit van de plaats-delict, zodat cruciaal bewijsmateriaal op schepen behouden blijft na piraterij-incidenten.²⁰⁷⁴

Los van doorgedreven training, kan ook internationale samenwerking een grote meerwaarde blijken bij het verzamelen en uitwisselen van bewijs: rechtshandhavingsinstanties van over de hele wereld proberen hun inspanningen te coördineren in de strijd tegen maritieme piraterij.²⁰⁷⁵ Een veelgebruikte methode is het sluiten van informatie-uitwisselingsovereenkomsten: in november 2011 vaardigde de VN-Veiligheidsraad Resolutie 2020 uit, die alle lidstaten aanmaande om inlichtingen te delen met *INTERPOL*.²⁰⁷⁶ Zowel de NAVO als *EUNAVFOR* sloten partnerschappen met *INTERPOL* om de door hun oorlogsschepen vergaarde inlichtingen onmiddellijk te delen met deze organisatie, die de informatie vervolgens aan haar databanken toetst en zo de bewijsvoering en vervolging binnen de context van piraterij kan stuwen.²⁰⁷⁷ Naast dergelijke overeenkomsten werden ook enkele internationale initiatieven opgezet die focussen op de facilitering van bewijsvergaring. De *EVEXI*-projecten van *INTERPOL*, die beogen om de capaciteiten van Oost-Afrikaanse landen inzake inlichtingenvergaring en bewijsverzameling binnen de piraterijcontext naar een hoger niveau te

²⁰⁷² Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 228-229; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 59; A. THORP, "Preventing and prosecuting piracy at sea: legal issues", *House of Commons Library*, 28 februari 2012, 16; "Maritime piracy investigations boosted by INTERPOL and NATO framework on information sharing", *INTERPOL*, 9 mei 2012; "INTERPOL European Commission-funded project to assist East African police fight maritime piracy", *INTERPOL*, 15 februari 2011; "INTERPOL training supports NATO anti-piracy mission", *INTERPOL*, 12 oktober 2013; "INTERPOL Factsheet: Maritime Piracy", <https://www.interpol.int/Crime-areas/Maritime-piracy/Maritime-piracy> (geraadpleegd op 5 december 2016).

²⁰⁷³ Zie o.a. UK House of Commons - Foreign Affairs Committee, Piracy off the Coast of Somalia: Tenth Report of Session 2010-12, *H.C.* 1318 van 5 januari 2012, 13.

²⁰⁷⁴ Zie o.a. Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 327-328; "INTERPOL Factsheet: Maritime Piracy", <https://www.interpol.int/Crime-areas/Maritime-piracy/Maritime-piracy> (geraadpleegd op 5 december 2016).

²⁰⁷⁵ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 229-232.

²⁰⁷⁶ Zie Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011), 7; J. MEYER en I. DE VRIES, "The role of Interpol in combating maritime piracy", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 108-120.

²⁰⁷⁷ Zie "Maritime piracy investigations boosted by INTERPOL and NATO framework on information sharing", *INTERPOL*, 9 mei 2012; "INTERPOL and NATO Cooperation Set to Boost Global Efforts against Maritime Piracy", *INTERPOL*, 6 oktober 2012.

tillen, zijn mooie voorbeelden, maar er werd tevens voorzien in een gezamenlijk project met het *IMB*, dat adequate debriefing van voormalige gijzelaars promoot om toekomstige onderzoeken naar Somalische piraten te helpen oplossen.²⁰⁷⁸ De *Global Maritime Piracy Database*, aangevuld door het *Digital Photo Album*, dat foto's bevat van honderden piraterijverdachten en onder internationale partners wordt verspreid om daders makkelijker te identificeren, en het *Automatic Fingerprint Identification System*, faciliteert daarnaast de opsporing van *high value targets* en de beoogde ontmanteling van het achterliggend misdaadnetwerk.²⁰⁷⁹ De collectieve ingesteldheid van *INTERPOL* blijkt ook uit het opzetten van *incident response teams (IRT's)*: deze teams bestaan uit internationale experts en worden ingezet om nationale politie-eenheden bij te staan bij de bewijsverzameling en het onderzoek van de plaats-delict.²⁰⁸⁰ Los van de initiatieven van *INTERPOL*, die de grote motor blijkt achter de internationale samenwerking inzake bewijsvergaring en onderzoek binnen de context van piraterij, dient ook de Amerikaanse *NCIS* geprezen te worden, die samenwerkte met rechtshandavingsinstanties van over de hele wereld en opmerkelijke forensische expertise ontwikkelde bij het onderzoeken van piraterij en andere maritieme misdrijven.²⁰⁸¹ Dergelijke internationale samenwerkingsprojecten zouden moeten worden uitgebreid naar andere regio's, zoals de Golf van Guinee, aangezien deze ervoor zorgen dat men over meer middelen en een grotere capaciteit beschikt: pooling van inlichtingen en expertise is essentieel om maritieme piraterij te bekampen.

Internationale samenwerking kan nog andere vormen aannemen: het gebruik van *shiprider agreements* laat immers toe om enkele problemen met betrekking tot bewijsvergaring uit de weg te ruimen.²⁰⁸² Hoewel de oorspronkelijke doelstelling van *shiprider agreements* erin bestaat om jurisdictionele obstakels te ontwijken, gingen er al snel stemmen op om het concept ook aan te wenden ter verbetering van de rechtshandavingscapaciteiten aan boord van militaire schepen, waar weinig bemanningsleden vertrouwd zijn met traditioneel politiewerk of forensisch onderzoek.²⁰⁸³ Het initieel onderzoek van de plaats-delict is namelijk cruciaal voor de bewijsvergaring en dus voor het verder verloop van de vervolging, waardoor een gebrek aan kennis, ervaring of uitrusting uit den boze is. Via *shiprider agreements* kan de vereiste politionele capaciteit toch aan boord van oorlogs- en patrouilleschepen worden gebracht, waardoor deze problemen verleden tijd zijn: *shipriders* kunnen rechtshandavingsmaatregelen nemen, zoals een huiszoeking, aanhouding of inbeslagname,

²⁰⁷⁸ Zie "French Support Boosts INTERPOL's Global Efforts against Maritime Piracy", *INTERPOL*, 8 december 2011; "Contact Group on Piracy", *Maritime Security Review*, 27 december 2013.

²⁰⁷⁹ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 231; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 327; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11; "INTERPOL Assistance Leads to First Extradition from Seychelles of Suspected Maritime Pirate", *INTERPOL*, 25 mei 2012; "INTERPOL Factsheet: Maritime Piracy Intelligence", <https://www.interpol.int/Crime-areas/Maritime-piracy/Intelligence> (geraadpleegd op 6 december 2016).

²⁰⁸⁰ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 231-232; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 328; "Greece to prosecute First Maritime Piracy Case With Evidence Gathered by INTERPOL Team", *INTERPOL*, 12 december 2012; "INTERPOL Factsheet: Maritime Piracy Operational Support", <https://www.interpol.int/Crime-areas/Maritime-piracy/Operational-support> (geraadpleegd op 6 december 2016).

²⁰⁸¹ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 232; M. D. CLOOKIE; "From the Director: NCIS uses new technology to fight an old crime", *The Police Chief*, september 2011.

²⁰⁸² Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 51; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 233-236.

²⁰⁸³ Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 89; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166-167.

onder het recht en de jurisdictie van de staat die ze vertegenwoordigen, ondanks dat ze zich op een schip bevinden dat aan een andere rechtsorde onderworpen is, en idealiter zijn ze ook op de hoogte van de strafrechtelijke procedureregels en bewijsstandaarden van de vervolgende staat.²⁰⁸⁴ *Shiprider agreements* stoten echter op kritiek en geven aanleiding tot netelige juridische discussies: zo zet dit fenomeen de rechtszekerheid en het ‘one ship, one law’-principe op volle zee op de helling, dat net wil verhinderen dat men verschillende nationaliteiten aanneemt en dus onderscheiden wetgeving kan toepassen naargelang het goed uitkomt.²⁰⁸⁵ Het ondermijnt bijvoorbeeld artikel 107 LOSC, dat onder meer tot doel heeft om transparantie te creëren en helpt uit te wijzen welke staat verantwoordelijk is voor illegitieme rechtshandavingsacties binnen de context van piraterijbestrijding, aangezien dergelijke handelingen door *shipriders* kunnen worden uitgevoerd en deze een andere nationaliteit dragen dan aangeduid is op het schip.²⁰⁸⁶ Een andere kwestie die speelt, is de mogelijke omzeiling van juridische verplichtingen, wat voornamelijk problematisch lijkt binnen de mensenrechtelijke context.²⁰⁸⁷ Zo kan het *refoulement*-verbod, dat verder in dit werk uitgebreid wordt besproken, in principe simpel ontweken worden door middel van een *shiprider agreement*, gelet op het feit dat een verdachte zo op directe wijze, zonder enige overdracht, onder de jurisdictie kan worden geplaatst van een staat waar men aan foltering of andere mensenrechtenschendingen dreigt te worden blootgesteld.²⁰⁸⁸ Daarnaast is het belangrijk om te vermelden dat de VN-Veiligheidsraad in Resolutie 1851 stelde dat *shiprider agreements* de effectieve implementatie van de *SUA Convention* niet in het gedrang mogen brengen, waarmee men anticipeerde op potentieel misbruik van het concept: er wordt niet verder ingegaan op de precieze betekenis van deze stelling, maar het lijkt evident dat *shiprider agreements* de werking van de *SUA Convention* en het kenmerkende ‘*aut dedere aut judicare*’-beginsel in de praktijk kunnen ondergraven.²⁰⁸⁹

²⁰⁸⁴ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 88; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 51.

²⁰⁸⁵ De *Djibouti Code of Conduct* en *Yaoundé Code of Conduct* proberen dit wel te milderen door te bepalen dat *shipriders* enkel rechtshandavingsacties mogen uitvoeren na een expliciete vraag van de vlaggenstaat van het schip en op een manier die niet verboden is door de wetgeving of het specifiek beleid van beide betrokken staten. In geval van een rechtsconflict wordt er geen oplossing geboden, maar het is positief dat de vermelde documenten stilstaan bij deze kwestie en gelijktijdige toepassing van beide rechtsregimes naar voor schuiven (zie artikel 7, §4 Djibouti Code of Conduct; artikel 9, §4 Yaoundé Code of Conduct; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 233-234; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 88).

²⁰⁸⁶ Zie artikel 107 LOSC.

²⁰⁸⁷ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 234-235; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 166-167; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 51; B. WIJKSTROM, “Non-Refoulement and Outsourcing Torture”, *Amnesty International*, 29 november 2005.

²⁰⁸⁸ Binnen deze context lijkt het in de eerste plaats belangrijk om geen *shipriders* toe te laten van landen waar de doodstraf nog steeds geldt (zogenaamde ‘*retentionist countries*’). Voor wat de Oost-Afrikaanse regio betreft, zijn vooral Somalië en Yemen risicolanden, aangezien de doodstraf daar nog wordt toegepast. In Kenia en Tanzania staat de doodstraf weliswaar nog ingeschreven in de wetgeving, maar wordt deze in de praktijk niet meer gehanteerd, terwijl de Seychellen en Mauritius de doodstraf afgeschaft hebben (zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 94; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 235; “Amnesty International Factsheet: Abolitionist and Retentionist Countries”, <https://www.amnesty.org/en/documents/act50/3831/2016/en/> (geraadpleegd op 6 december 2016)).

²⁰⁸⁹ Zie Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008), 2-3; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 95; F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 234-235.

2.2.2.3 Gebruik van getuigen

2.2.2.3.1 Algemeen

Los van de algemene moeilijkheden bij het verzamelen van adequaat bewijs, is er één categorie van bewijsmateriaal die voor bijzondere problemen zorgt: ooggetuigen. Wanneer er geen betrapping op heterdaad is, dient men vooral te steunen op getuigenverklaringen, maar deze vormen vaak het moeilijkst te verkrijgen bewijsmateriaal. De problemen manifesteren zich vooral op vlak van beschikbaarheid: zeker voor *common law*-landen, waar de aanwezigheid van getuigen in de rechtszaal gangbare praktijk is, is het niet gemakkelijk om zeevarenden op te sporen en te overtuigen om maanden of jaren na de bewuste gebeurtenissen duizenden kilometers te overbruggen om te getuigen in een rechtszaak.²⁰⁹⁰ Het gaat veelal om de kapitein en crew van het aangevallen schip, die moeilijk te lokaliseren zijn omdat ze het hele jaar door op zee zitten en vaak van schip of rederij veranderen. Marinepersoneel valt makkelijker op te sporen, maar in dergelijke situaties strooien militaire restricties dikwijls roet in het eten. Betrokken staten en rederijen blijken zich over het algemeen zeer terughoudend op te stellen wanneer hun werknemers als getuigen worden gevraagd en zijn niet steeds bereid om de gevolgen van hun afwezigheid te dragen: zowel in militaire als in burgerlijke context kunnen operaties immers grondig verstoord worden, indien essentieel personeel een tijdlang gemist moet worden om een berechting bij te wonen in een verafgelegen land.²⁰⁹¹

Dezelfde weigerachtigheid is eveneens terug te vinden bij potentiële getuigen en kent uiteenlopende oorzaken: gezondheidsproblemen, vrees voor represailles en andere verplichtingen kunnen er allen toe leiden dat men niet als getuige wenst te fungeren.²⁰⁹² Uiteraard zijn er ook velen die het nut er niet van inzien of simpelweg geen zin hebben om een lange reis af te leggen.²⁰⁹³ Het vinden van bereidwillige getuigen, die vaak cruciaal zijn voor een succesvolle piraterijvervolging, blijkt dus absoluut geen sinecure te zijn en dit vormt uiteraard een groot probleem. Staten kunnen buitenlandse getuigen in principe niet dwingen en zijn over het algemeen afhankelijk van vrijwillige medewerking, die meestal ontbreekt.²⁰⁹⁴ Zelfs indien men bereid is om te getuigen, dient erop gewezen te worden dat dit grote inspanningen en kosten vergt: de vervolgende staat draagt in principe de reiskosten van de getuigen, die van overal ter wereld naar het land van berechting kunnen afzakken, en deze logistieke operaties kunnen veel vertraging veroorzaken.²⁰⁹⁵ Naast

²⁰⁹⁰ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 216; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 16; A. MIDDLEBURG, *Piracy in a legal context: Prosecution of pirates operating off the Somali coast*, Nijmegen, Wolf Legal Publishers, 2011, 86.

²⁰⁹¹ Zie "Prosecuting Captured Somali Pirates Poses Challenges", Fox News, 26 november 2008.

²⁰⁹² Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 216-217; Y. M. DUTTON, "Virtual Witness Confrontation in Criminal Cases: A Proposal to Use Videoconferencing Technology in Maritime Piracy Trials", *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2012, 1288.

²⁰⁹³ Zie o.a. K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 16.

²⁰⁹⁴ Een illustratie: openbaar aanklagers van de Verenigde Staten kunnen Amerikaanse burgers of in de VS verblijvende personen dagvaarden om te getuigen in de rechtbank, maar zijn niet bevoegd om buitenlandse getuigen die zich buiten het grondgebied bevinden op te roepen. Dezelfde regels gelden in het Verenigd Koninkrijk (zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 217; Y. M. DUTTON, "Virtual Witness Confrontation in Criminal Cases: A Proposal to Use Videoconferencing Technology in Maritime Piracy Trials", *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2012, 1328-1329; A. J. Shapiro, Keynote Address to American University Law Review Symposium (Counter-Piracy Policy: Delivering Judicial Consequences), 31 maart 2010).

²⁰⁹⁵ Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 217; Y. M. DUTTON, "Virtual Witness Confrontation in Criminal Cases: A Proposal to Use Videoconferencing Technology in Maritime Piracy Trials",

problemen inzake beschikbaarheid, kan soms ook de betrouwbaarheid in vraag worden gesteld: getuigen kampen namelijk vaak met een moeilijk te overbruggen taalbarrière, waardoor een risico op vertaal- of interpretatiefouten, wat absoluut uit den boze is in dergelijke ernstige strafzaken, moeilijk kan worden uitgesloten.²⁰⁹⁶ Een omslachtigere en duurdere procedure is eveneens het gevolg: naargelang de taal van de beklaagden en getuigen kan het gebeuren dat het volledig verloop van het proces meermaals vertaald moet worden en het is niet steeds makkelijk om Somalische tolken te vinden.²⁰⁹⁷ Gelet op al deze logistieke, praktische en financiële bezorgdheden, is het niet onbegrijpelijk dat veel staten zich gedwongen voelen om zaken te seponeren en pleiten velen dus voor alternatieven voor ‘*live witness testimonies*’ in de rechtbank.²⁰⁹⁸

2.2.2.3.2 Getuigenverklaring op afstand

Nu rechtbanken op technologisch vlak steeds beter uitgerust worden, kan er in toenemende mate beroep gedaan worden op getuigenverklaringen op afstand.²⁰⁹⁹ Een Keniaanse rechter liet in 2011 de getuigenverklaringen van twee Amerikaanse getuigen via videolink toe en verwierp zo een eerdere beslissing die dergelijke getuigenissen verbood: anders oordelen zou volgens de rechter schadelijk zijn voor het publiek belang, dat erin bestaat om alle mogelijke bewijsstukken voor de rechtbank te brengen en zo tot een rechtvaardige beslissing te komen.²¹⁰⁰ Deze rechtspraak ligt in de lijn van de uitspraak in *Republic vs. Kipsigei Cosmas Sigei and Others*, waarin bewijsmateriaal in de vorm van een video-opname werd toegelaten en de rechter stelde dat men mee moet evolueren met maatschappelijke veranderingen en wetenschappelijke of technologische ontwikkelingen.²¹⁰¹ Ook de Seychellen laten getuigenverklaringen via videolink toe en voorzien zelfs in de mogelijkheid om kwetsbare getuigen via *closed-circuit television (CCTV)* te laten getuigen.²¹⁰² Mauritius zorgde er via nieuwe piraterijwetgeving eveneens voor dat getuigenverklaringen via videolink en zelfs schriftelijk kunnen worden afgelegd, indien men niet beschikbaar is tijdens het proces.²¹⁰³

Hoewel getuigenverklaringen op afstand een grote vooruitgang betekenen in piraterijzaken, is het zeer waarschijnlijk dat dergelijke praktijken nog enige tijd op obstakels en kritiek zullen blijven

Vanderbilt Journal of Transnational Law 2012, 1328; R. MIDDLETON, “Briefing Note: Pirates and how to deal with them”, *Chatham House*, 22 april 2009.

²⁰⁹⁶ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 218.

²⁰⁹⁷ Zie o.a. “The legal challenges of prosecuting pirates”, *Somalia Report*, 26 februari 2011; “Legal limbo awaits Somali pirates”, *Wall Street Journal*, 6 mei 2010.

²⁰⁹⁸ Zie o.a. Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 10; Y. M. DUTTON, “Virtual Witness Confrontation in Criminal Cases: A Proposal to Use Videoconferencing Technology in Maritime Piracy Trials”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2012, 1328-1330; A. J. Shapiro, Keynote Address to American University Law Review Symposium (Counter-Piracy Policy: Delivering Judicial Consequences), 31 maart 2010.

²⁰⁹⁹ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 236-237; Y. M. DUTTON, “Virtual Witness Confrontation in Criminal Cases: A Proposal to Use Videoconferencing Technology in Maritime Piracy Trials”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2012, 1285-1340.

²¹⁰⁰ Zie M. M. MURUNGI, “High Court Authorizes Taking of Evidence by Video Conference”, *Kenya Law*, 28 juli 2011.

²¹⁰¹ Zie *Republic vs. Kipsigei Cosmas Sigei et al.*, High Court of Kenya 7 oktober 2009, CA 19/2004.

²¹⁰² Zie artikel 11 (b)(a) Seychelles Evidence Act; M. M. MURUNGI, “High Court Authorizes Taking of Evidence by Video Conference”, *Kenya Law*, 28 juli 2011.

²¹⁰³ In april 2014 werd voor het eerst gebruik gemaakt van deze mogelijkheid, toen een Amerikaanse marinier vanuit de Verenigde Staten getuigde in een Mauritiaanse piraterijzaak (zie M. CRIPPA, “Mauritius Strengthens its Anti-Piracy Capacity”, *Communis Hostis Omnium*, 25 juli 2012; S. SPARK, “First Video Testimony in Piracy Trial”, *IHS Fairplay*, 18 april 2014).

stoten.²¹⁰⁴ Eerst en vooral moet opgemerkt worden dat de *common law*-traditie de voorkeur geeft aan getuigenverklaringen in persoon, aangezien dit het kruisverhoor faciliteert, en daarnaast kan niet ontkend worden dat getuigenverklaringen via videolink een aantal technische uitdagingen met zich meebrengen: vele Afrikaanse staten kampen immers met een gebrek aan gepaste infrastructuur of onvoldoende bandbreedte en het is daarnaast niet vanzelfsprekend dat men op de locatie waar de getuige zich bevindt over compatibele instrumenten beschikt om dit mogelijk te maken.²¹⁰⁵ Er heerst ten slotte ook meer dan eens verwarring omtrent het wettelijk kader inzake getuigenverklaringen op afstand, waardoor het legaal karakter ervan vaak in vraag wordt gesteld en men er niet zomaar toe kan overgaan.²¹⁰⁶

2.2.2.4 Gebruik van vertrouwelijke informatie

2.2.2.4.1 Algemeen

Een andere kwestie binnen de bewijsproblematiek is de volgende: militaire operaties vormen vaak een belangrijke bron van bewijsmateriaal in piraterijzaken, maar het gaat veelal om vertrouwelijke informatie.²¹⁰⁷ Gegevens die via militaire actoren worden ingewonnen, worden doorgaans automatisch als ‘*classified*’ aangemerkt, wat een grote hinderpaal vormt voor het gebruik ervan als bewijsmateriaal. Men vreest immers dat inlichtingenbronnen en de wijze van inlichtingenvergaring zo kunnen worden prijsgegeven, wat ten koste van militaire operaties kan gaan en zelfs de nationale veiligheid in gevaar kan brengen. De problematiek van ‘*overclassification*’ geldt vooral als een netelige kwestie binnen de context van terrorismebestrijding²¹⁰⁸, maar is ook prominent aanwezig bij piraterijvervolging: het betreft een moeilijke uitdaging om toegang te krijgen tot vertrouwelijke inlichtingen en deze om te zetten in bruikbaar bewijsmateriaal. Staten die weigerachtig zijn om gevoelige informatie door te spelen, eisen vaak garanties dat deze niet zomaar vrijgegeven wordt: zo kan gevraagd worden om de bewuste bewijsstukken enkel aan de openbaar aanklager ter beschikking te stellen of besloten zittingen in te lassen als deze worden gepresenteerd.²¹⁰⁹ Dit geeft echter aanleiding tot hevige discussie en moeilijke dilemma’s, gelet op de transparantie van de rechtspraak en de rechten van verdediging, en sommigen menen dat de inlichtingen die door marineschepen worden ingewonnen tijdens piraterijbestrijdingsoperaties, die wezenlijk verschillen van militaire acties in oorlogstijd en dus als rechtshandavingsmissies moeten worden aangemerkt, niet als vertrouwelijke informatie geclassificeerd zouden moeten worden: in dergelijke omstandigheden zorgt de toepassing van strikte geheimhoudingsregels er immers voor dat kostbare informatie voor het opzetten van een succesvolle vervolging weerhouden wordt, wat de oorspronkelijke doelstelling van ‘*classified information*’ niet ten goede komt en bovendien niet te

²¹⁰⁴ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 237.

²¹⁰⁵ Zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 10.

²¹⁰⁶ Zie o.a. M. M. MURUNGI, “High Court Authorizes Taking of Evidence by Video Conference”, *Kenya Law*, 28 juli 2011.

²¹⁰⁷ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 218-220; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 325-326.

²¹⁰⁸ De hardnekkige ‘*need-to-know*’-cultuur van informatiebeveiliging staat lijnrecht tegenover een ‘*need-to-share*’-ingesteldheid van informatie-uitwisseling en brengt grote problemen met zich mee (zie o.a. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks upon the United States, 22 juli 2004).

²¹⁰⁹ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 238; L. MORANCHEK, “Protecting National Security Evidence While Prosecuting War Crimes: Problems and Lessons for International Justice from the ICTY”, *Yale Journal of International Law* 2006, 479.

rijmen valt met de algemene samenwerkings- en informatie-uitwisselingsplicht binnen de context van piraterij.²¹¹⁰

2.2.2.4.2 Flexibele compromissen

Om een idee te krijgen van wat de mogelijkheden zijn, is het nuttig om enkele toonaangevende internationale en nationale praktijken met betrekking tot deze problematiek te bekijken. Het *International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia (ICTY)*²¹¹¹, vaak kortweg als Joegoslaviëtribunaal aangeduid, is een goed referentiepunt, aangezien het meer dan eens te maken kreeg met dergelijke kwesties.²¹¹² De werkzaamheden van het Joegoslaviëtribunaal wijzen op het belang van een flexibel kader, dat compromismaatregelen toestaat en niet alle inlichtingen ten allen koste als staatsgeheim beschermt: het bewerken en samenvatten van vertrouwelijke informatie kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat deze toch als bewijsmateriaal kan worden aangewend en er kunnen ook alternatieven gezocht worden voor volledig gesloten zittingen, die slechts in uitzonderlijke gevallen zouden mogen worden toegelaten.²¹¹³ Ook nationale wetgeving kan een nuttig richtsnoer zijn: de *Classified Information Procedures Act* van de Verenigde Staten, die in het spel komt wanneer vertrouwelijke inlichtingen gebruikt kunnen worden in strafzaken, legt specifieke procedureregels vast die ervoor moeten zorgen dat informatie met betrekking tot nationale veiligheid niet nodeloos of ongepast wordt vrijgegeven, zonder evenwel het recht van de beklaagde op een eerlijk proces onbeschermd te laten.²¹¹⁴ De wet bewees zijn nut in een groot aantal terrorismezaken en bleek ook zeer succesvol bij het behandelen van buitenlandse inlichtingenbronnen, waardoor buitenlandse inlichtingendiensten stilaan welwillender geworden zijn om vertrouwelijke informatie met de Verenigde Staten te delen.²¹¹⁵ Als vervolgende staten dus moeilijkheden ondervinden bij het gebruik van gevoelig bewijsmateriaal in piraterijzaken, kunnen bovenstaande strategieën of regels alvast een inspiratiebron vormen.

2.2.2.5 Respect voor mensenrechten bij bewijsvergaring

Een laatste belangrijke kwestie die even belicht moet worden, is de problematiek van mogelijke mensenrechtenschendingen bij het verzamelen van bewijsmateriaal. De impact van de mensenrechten in geval van detentie of overdracht van piraterijverdachten wordt verder in dit werk uitgebreid besproken, maar ook in de initiële onderzoeksfase kunnen er al problemen opduiken: zo is het mogelijk dat de bewijsvergaring een inbreuk uitmaakt op het recht op privacy overeenkomstig artikel 8 EVRM, dat extraterritoriale gelding geniet en van toepassing is op elk individu dat zich onder

²¹¹⁰ Zie L. MORANCHEK, "Protecting National Security Evidence While Prosecuting War Crimes: Problems and Lessons for International Justice from the ICTY", *Yale Journal of International Law* 2006, 498; Y. GOTTLIEB, "Combating Maritime Piracy", 326.

²¹¹¹ Website: www.icty.org.

²¹¹² Zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 238-239; L. MORANCHEK, "Protecting National Security Evidence While Prosecuting War Crimes: Problems and Lessons for International Justice from the ICTY", *Yale Journal of International Law* 2006, 497.

²¹¹³ Zie L. MORANCHEK, "Protecting National Security Evidence While Prosecuting War Crimes: Problems and Lessons for International Justice from the ICTY", *Yale Journal of International Law* 2006, 498-499.

²¹¹⁴ Zie *Classified Information Procedures Act*; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 239; R. B. ZABEL en J. J. BENJAMIN, "In pursuit of Justice: Prosecuting Terrorism Cases in Federal Courts", *Human Rights First*, mei 2008, 97.

²¹¹⁵ Zie o.a. R. B. ZABEL en J. J. BENJAMIN, "In pursuit of Justice: Prosecuting Terrorism Cases in Federal Courts", *Human Rights First*, mei 2008, 103.

de effectieve controle van een verdragsstaat bevindt.²¹¹⁶ Als bewijsmateriaal op illegale wijze werd verkregen of op een manier die strijdig is met de mensenrechten van een piraterijverdachte, kan dit (afhankelijk van het rechtssysteem van de vervolgende staat) leiden tot de uitsluiting ervan (de zogenaamde ‘*exclusionary rule*’), waardoor het geen rol meer kan spelen bij een eventuele berechting.²¹¹⁷ Het is dus cruciaal dat onderzoekers en ander bevoegd personeel goed op de hoogte zijn van de mensenrechtelijke voorschriften binnen de context van bewijsvergaring en er in toenemende mate rekening mee houden, indien men dergelijke problemen bij piraterijvervolgingen wil vermijden.²¹¹⁸ Er worden dan ook op allerlei manieren inspanningen geleverd om alle aspecten van het vervolgings- en bestraffingsproces van piraterijverdachten zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de internationale mensenrechten.²¹¹⁹

2.3 Bestraffingsproblematiek

2.3.1 Situering

Piraterij betreft één van de oudste internationale misdrijven en was de eerste (en voor lange tijd ook de enige) misdaad waaraan universele jurisdictie werd verbonden.²¹²⁰ Over de strafmaat viel vroeger weinig te twisten: de normale straf voor piraterij betrof de executie en het internationaal recht liet zelfs toe dat er onmiddellijk dodelijk geweld werd ingezet indien men geconfronteerd werd met piraten.²¹²¹ Deze harde aanpak werd gemilderd toen de doodstraf in de meeste landen werd afgeschaft: het Verenigd Koninkrijk stapte af van deze strafmaat in 1837²¹²², nadat een grote piraterijgolf succesvol bedwongen werd, en de Verenigde Staten volgden hun voorbeeld in 1897.²¹²³ Wanneer de strafmaten in verschillende landen begonnen af te wijken en er geen universele standaardstraf meer ontwaard kon worden, bracht dit uiteraard ongewenste gevolgen met zich mee.²¹²⁴ Door de grote opmars rond de Hoorn van Afrika transformeerde piraterij zich in een paar

²¹¹⁶ Zie artikel 8 EVRM; *infra* V.2.4.2.2.

²¹¹⁷ Zie F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 220; B. BELLER, “A Comparative Study of Exclusion of Evidence on the Grounds by the Means by which it was Obtained”, *Case Western Reserve Research Papers* 2003, 5.

²¹¹⁸ Sommigen menen echter dat het recht op privacy van een individu in bepaalde situaties kan worden opgeheven in het belang van misdaadpreventie, waardoor bewijsmateriaal die eigenlijk in strijd met deze principes is verkregen toch als legaal kan worden beschouwd (zie o.a. R. B. ZABEL en J. J. BENJAMIN, “In pursuit of Justice: Prosecuting Terrorism Cases in Federal Courts”, *Human Rights First*, mei 2008, 103).

²¹¹⁹ Zie o.a. F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 240.

²¹²⁰ *Supra* II.1.1.3.3.2.

²¹²¹ Zie E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”, 300-301; E. KONTOROVICH, “The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime”, *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 6-7.

²¹²² Voor ‘*piracy with violence*’, waarbij slagen en verwondingen of poging tot moord komen kijken, werd de doodstraf wel behouden tot de definitieve afschaffing in 1998 (zie o.a. E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”, 301).

²¹²³ In sommige landen bleef men echter de doodstraf hanteren: omstreeks de laatste eeuwwisseling legde China, die zich toen als één van de voortrekkers op vlak van piraterijbestrijding manifesteerde, in verschillende zaken de doodstraf op en werden heel wat piraten geëxecuteerd (zie E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”, 301; L. ZHU, “The Chinese Universal Jurisdiction Clause: How Far Can it Go?”, *Netherlands International Law Review* 2005, 85; K. ZOU, “New Developments in the International Law of Piracy”, *Chinese Journal of International Law* 2009, 342-344).

²¹²⁴ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 14-15; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 73; E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”, 299-300.

jaar van een grotendeels onbestraft misdrijf naar één van de wijdst gehandhaafde internationale misdaden en, gelet op het hoog aantal beklaagden die buiten hun thuisland vervolgd worden, kan zonder schroom gesteld worden dat piraterij in sneltempo één van de belangrijkste segmenten van het internationaal strafrecht is geworden: in amper enkele jaren voorzagen Kenia en de Seychellen in bijna evenveel berechtingen als het Joegoslavië- en Rwandatribunaal in ongeveer twee decennia.²¹²⁵ Er kan dus van een ongezien volume worden gesproken, wat specifieke uitdagingen met zich meebrengt en waardoor te grote afwijkingen in de strafmaat meer dan ooit problematisch zijn. Het gebrek aan uniformiteit op vlak van bestraffing wordt doorgaans veroorzaakt door verschillende wetgeving van vervolgende landen²¹²⁶, maar kan soms ook verklaard worden door uiteenlopende beoordelingen van rechters.²¹²⁷

2.3.2 Cijfermateriaal

Onderzoek naar bestraffing in piraterijzaken vanaf 2006 tot midden 2014, waarbij 407 piraten van 56 incidenten in 15 landen tot 83 verschillende straffen werden berecht, wijst uit dat de gemiddelde celstraf voor Somalische piraten 14,6 jaar bedraagt.²¹²⁸ De veroordelingsgraad ligt op ongeveer 95 procent, wat zeer hoog is, maar hoogstwaarschijnlijk te verklaren valt door de lage vervolgingsgraad: enkel wanneer men over zeer sterk bewijsmateriaal beschikt, gaat men over tot vervolging.²¹²⁹ Voor deze empirische studie werden veroordelingen geselecteerd op basis van de aard van het misdrijf, ongeacht de formele tenlasteleggingen: de meeste verdachten werden wel degelijk van piraterij beschuldigd, maar door gebrekkige nationale wetgeving diende men in bepaalde landen beroep te doen op andere misdrijven.²¹³⁰ Niets suggereert evenwel dat een verschillende kwalificatie van de

²¹²⁵ Zie o.a. E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 299 en 305-306; "ICTY Factsheet: Key figures of the Cases", <http://www.icty.org/en/cases/key-figures-cases> (geraadpleegd op 7 december 2016); "ICTR Factsheet: Status of Cases", <http://ictr-archive09.library.cornell.edu/ENGLISH/cases/status.html> (geraadpleegd op 7 december 2016).

²¹²⁶ Dit kan het duidelijkst geïllustreerd worden door de strafbepalingen inzake piraterij van de Verenigde Staten: levenslange opsluiting betreft zowel de minimum- als de maximumstraf. Dit contrasteert niet alleen sterk met de gemiddelde strafmaat voor piraterij in andere landen, maar is ook ongewoon in de Amerikaanse federale rechtsorde, waar levenslange opsluitingen zeldzaam zijn en (bij personen zonder gerechtelijk verleden) enkel voor moord met verzwarende omstandigheden ('*aggravated murder*') als minimumstraf gehanteerd wordt (zie 18 U.S.C. §1651; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 306-307).

²¹²⁷ In een Nederlandse piraterijzaak legde de rechter, rekening houdend met de moeilijke leefomstandigheden in Somalië en zich voornamelijk beroepend op bepalingen van de *SUA Convention*, slechts een gevangenisstraf van vijf jaar op, wat zeer mild is in vergelijking met de strenge sancties die Amerikaanse rechters doorgaans hanteren (zie Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230; *United States of America vs. Mohamed Ali Said et al.*, District Court of Virginia 17 augustus 2010, 757 F. Supp. 2d 554 (E.D. Va. 2010); *United States of America vs. Mohammed Modin Hasan et al.*, District Court of Virginia 29 oktober 2010, 747 F. Supp. 2d 642 (E.D. Va. 2010); S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 15; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 40; E. KONTOROVICH, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 14).

²¹²⁸ Somalische piraterijberechtingen werden uitgesloten, aangezien deze niet representatief worden geacht en verschillende praktische problemen stellen (zie noot 1977). Het onderzoek verwerkt de finale straffen die in mei 2014 waren uitgesproken en houdt dus geen rekening met toen nog hangende (beroeps)procedures (zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 302-304).

²¹²⁹ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 306.

²¹³⁰ Enkel piraterijmisdrijven op volle zee, overeenkomstig de internationaalrechtelijke definitie, werden in acht genomen, waardoor het aantal piraterijveroordelingen veel lager ligt dan de cijfers die door de *UNODC* worden gepubliceerd (zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 303).

feiten tot afwijkende straffen heeft geleid en aanvullende beschuldigingen voor gerelateerde misdrijven zoals wapenbezit werden buiten beschouwing gelaten. Er werd evenmin rekening gehouden met algemene nationale wetgeving inzake strafvermindering of vervroegde vrijlating: enkel de nominale strafmaat werd in aanmerking genomen. De resultaten van het onderzoek moeten echter met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden: twee staten (Kenia en de Seychellen) stonden immers in voor bijna de helft van de veroordelingen en sommige van de overige 13 landen worden slechts door één of twee zaken vertegenwoordigd, waardoor de spreiding niet optimaal is. Het dient tevens benadrukt te worden dat de meest voorkomende straf voor piraterijmisdrijven nog steeds geen straf is: vanwege de uiteenlopende problemen die zich tijdens de vervolging en bestrafing van piraterijverdachten voordoen en de kosten en inspanningen die daarbij komen kijken, komt *'catch and release'* immers al te vaak voor en kan er niet steeds een bereidwillige staat gevonden worden die de vervolging op zich wil nemen.²¹³¹ Het is verder maar de vraag of de veroordeelde piraterijmisdrijven representatief zijn voor de niet-vervolgde incidenten: het lijkt namelijk plausibel dat ernstigere piraterijdaden meer kans maken om tot een vervolging en veroordeling te leiden. Ten slotte kan nog de bedenking worden gemaakt dat de staten die lagere of hogere straffen uitspreken misschien toevallig met lichtere of ernstigere piraterijmisdaden geconfronteerd werden, maar dat lijkt eerder onwaarschijnlijk.

Zoals reeds vermeld, bedraagt de gemiddelde strafmaat ongeveer 14,6 jaar, maar de afwijkingen kunnen zeer groot zijn: de standaarddeviatie bedraagt ongeveer 13 jaar, wat bijna gelijk is aan het gemiddelde.²¹³² De extremen spreken boekdelen en begrenzen het volledige spectrum: de laagste straf voor een meerderjarige Somalische piraat werd uitgesproken in Kenia en bedroeg 4,5 jaar, terwijl er in de Verenigde Staten reeds een levenslange celstraf werd opgelegd.²¹³³ Een nadere kijk op de gegevens wijst uit dat er ruwweg drie bestraffingsculturen kunnen worden ontwaard: de milde Europese staten (die vervoegd worden door Kenia), de gematigde Aziatische landen (die gevolgd worden door de Seychellen) en de uiterst strenge Verenigde Staten.²¹³⁴ In Europa (België, Nederland, Frankrijk, Duitsland, Italië en Spanje) wordt piraterij gemiddeld met 10,8 jaar bestraft en Kenia leunt daar met een gemiddelde celstraf van 8,3 jaar dicht tegenaan. De Seychellen sluiten met een gemiddelde celstraf van 14 jaar aan bij de Aziatische landen (Japan, Zuid-Korea en Maleisië), die een celstraf van gemiddeld 12,8 jaar hanteren voor piraterijmisdrijven. In de Verenigde Staten geldt een verplichte levenslange celstraf en enkel via een opvallende schikking kon een gevangenisstraf van ongeveer 34 jaar worden bepleit, wat nog steeds een veelvoud is van de doorsnee strafmaat in andere regio's.²¹³⁵ Wanneer de piraterijzaken van de Verenigde Staten genegeerd worden, daalt de gemiddelde gevangenisstraf voor piraterij naar 11,7 jaar, maar de standaarddeviatie blijft met 9,2 jaar behoorlijk hoog liggen.

²¹³¹ Zie noot 2038.

²¹³² Het dient wel benadrukt te worden dat de standaarddeviatie in staten die reeds in verschillende piraterijberechtingen voorzien hebben beduidend lager ligt dan het globaal cijfer: zo bedraagt de standaarddeviatie van de strafmaat voor piraterij in de Seychellen slechts 7,5 jaar (zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 305 en 309).

²¹³³ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 304.

²¹³⁴ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 304-305.

²¹³⁵ *Infra* V.2.7.4.1.

2.3.3 Probleem van uiteenlopende straffen

Hoewel de strafbaarstelling van piraterij reeds lang gevestigd is in het internationaal recht, wordt nergens een woord gerept over de strafmaat: wanneer het internationaal gewoonterecht inzake piraterij gecodificeerd werd in het Verdrag voor de Volle Zee van 1958, de voorloper van het Internationaal Zeerechtverdrag, werden er immers geen gepaste of aanbevolen straffen vermeld.²¹³⁶ Het Internationaal Zeerechtverdrag suggereert eerder de onvermijdelijkheid van strafvariatie in piraterijzaken door te stellen dat de rechtbanken van de aanhoudende staat over de strafmaat dienen te beslissen.²¹³⁷ Internationale instanties die duidelijke standpunten innamen op vlak van piraterijvervolging, zoals de VN-Veiligheidsraad, IMO en *UNODC*, spraken zich ook nooit uit over de strafmaat, aangezien dit aan het oordeel van de vervolgende staat werd overgelaten.²¹³⁸ De enige uitzondering die gezien zou kunnen worden als een poging tot transnationale harmonisatie van piraterijbestrafing, bevindt zich in de reeds vermelde overdrachtsovereenkomsten met de regionale staten: in deze overeenkomsten wordt immers duidelijk afgesproken dat de doodstraf niet kan worden aangewend ter bestraffing van overgedragen piraterijverdachten, maar deze bepalingen zijn slechts ingegeven door mensenrechtelijke overwegingen en beogen geen uniforme strafmaat te realiseren.²¹³⁹

Het vergt weinig uitleg dat het uitspreken van zeer uiteenlopende straffen voor eenzelfde misdrijf een delicate problematiek betreft. Studies hebben echter aangetoond dat er voor heel wat misdrijven grote afwijkingen te bespeuren vallen over de landsgrenzen heen²¹⁴⁰, waardoor men zich kan afvragen of de variërende strafmaat voor piraterij wel als verrassend of problematisch moet worden gezien? Het lijkt immers logisch dat berechting van internationale misdaden door diverse nationale rechtbanken niet steeds tot gelijkmatige straffen leidt. De afwijkingen op vlak van piraterijbestrafing zijn evenwel enorm en bovenvermelde redenering ziet de juridische realiteit van een internationale misdaad, waarvoor universele jurisdictie geldt en die bijgevolg als het ware gehandhaafd wordt door de internationale gemeenschap als geheel, over het hoofd: nationale rechtbanken die piraterijverdachten vervolgen, handhaven niet hun eigen nationaal recht, maar treden op als vertegenwoordigers van de internationale rechtsorde.²¹⁴¹ Grote mondiale verschillen in

²¹³⁶ Ten tijde van het opstellen van het verdrag werd het niet nodig geacht om in te gaan op de specifieke strafmaat (zie Report of the International Law Commission to the General Assembly (4 juli 1956), *UN Doc. A/3159* (1956)).

²¹³⁷ Zie artikel 105 LOSC.

²¹³⁸ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 302.

²¹³⁹ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 302; E. KONTOROVICH, "Introductory Note to Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the Conditions and Modalities for the Transfer of Persons Suspected of Having Committed acts of Piracy", *International Legal Materials* 2009, 747-750.

²¹⁴⁰ Zie o.a. A. BLUMSTEIN, M. TONRY en A. VAN NESS, "Cross-National Measures of Punitiveness", *Crime & Justice* 2005, 347; S. HARRENDORF en P. SMIT, "Attributes of Criminal Justice Systems: Resources, Performance and Punitivity" in S. HARRENDORF, M. HEISKANEN en S. MALBY (eds.), *International Statistics on Crime and Justice*, Helsinki, Heuni, 2010, 113-152.

²¹⁴¹ Het internationaal *non bis in idem*-principe verhindert dat misdaden waarvoor universele jurisdictie geldt meermaals vervolgd worden door verschillende staten, terwijl in geval van niet-internationale misdrijven normaal het beginsel van meervoudige soevereiniteit geldt: als een bepaalde handeling de wetgeving van meerdere staten schendt, kunnen alle landen met jurisdictie de dader op cumulatieve wijze vervolgen, aangezien men anders het mildste forum zou kunnen uitkiezen om er met een lichte straf vanaf te komen (zie o.a. Q. WRIGHT, "War Criminals", *American Journal of International Law* 1945, 280 en 282; E. KONTOROVICH, "Implementing *Sosa v. Alvarez-Machain*: What Piracy Teaches about the Limits of the Alien Tort Statute", *Notre*

de uitgesproken straffen, die niet verantwoord kunnen worden door de karakteristieken van de gepleegde misdrijven, kunnen dus gezien worden als vreemde variaties binnen eenzelfde rechtssysteem.²¹⁴² Aangezien het om de bestraffing van een uniforme categorie misdadigers gaat, die gelijkaardige misdrijven plegen binnen eenzelfde geopolitieke context, roept dit onmiddellijk vragen op inzake gelijkheid en rechtvaardigheid.²¹⁴³ Piraterij omvat een relatief nauwe reeks gedragingen en het potentieel verschil in ernst ligt bijgevolg lager dan bij andere internationale misdrijven, zoals foltering, genocide of oorlogsmisdaden. Het uiteenlopend karakter van de straffen verzwakt bovendien het ontradend effect voor piraten, die niet zeker zijn welke straf tegenover hun daden staat en nog steeds kunnen hopen op een gunstig resultaat.²¹⁴⁴

De toevalsfactor die speelt bij het bepalen van de staat van berechting, die determinerend is voor de strafmaat die uiteindelijk wordt opgelegd, maakt de situatie er uiteraard niet beter op.²¹⁴⁵ In combinatie met de veelvuldige overdracht van piraterijverdachten, iets waar staten vrij in kunnen kiezen, wordt het berechtingsforum vaak zelfs niet door de arrestatie bepaald en is de willekeur dus enkel maar groter. Enkele illustraties: wanneer Frankrijk ervoor opteert om een aangehouden piraterijverdachte over te dragen aan de Seychellen, wordt de verwachte straf ongeveer verdubbeld.²¹⁴⁶ Een gelijkaardige overdracht van de Verenigde Staten aan Kenia zorgt daarentegen voor een gigantische reductie, gelet op de gebruikelijke levenslange celstraf in de VS. Niet alleen de keuze van de aanhoudende staat om piraterijverdachten zelf te vervolgen of dit aan één van de regionale staten over te laten, maar ook de keuze van de staat waaraan de verdachten worden overgedragen heeft een zeer grote impact op de uitgesproken straf: de Seychellen en Kenia voorzien in de vervolging en bestraffing van een significant deel van de Somalische piraten, maar in de Seychellen ligt de gemiddelde celstraf een stuk hoger dan in Kenia. Overdrachten van piraterijverdachten, die veeleer als pragmatische oplossingen bedoeld zijn, groeien zo in werkelijkheid uit tot zwaarwichtige maatregelen met cruciale gevolgen voor de mogelijke strafmaat en dit is uiteraard totaal ongepast. Er kan namelijk gevreesd worden dat de forumkeuze niet enkel meer met het oog op de geografische ligging en het logistiek gemak zal worden gemaakt, maar steeds vaker het voorwerp zal uitmaken van nauwkeurige afwegingen omtrent de gewenste straf.²¹⁴⁷

Dame Law Review 2004, 142-144; Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011); *United States v. Lanza*, 260 U.S. 377, 385 (1922); *United States v. Furlong*, 18 U.S. 184, 197 (1820)).

²¹⁴² Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 313; Q. WRIGHT, "War Criminals", *American Journal of International Law* 1945, 280-282.

²¹⁴³ Zie o.a. E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 299-300; B. HOLA, A. SMEULERS en C. BIJLEVELD, "International Sentencing Facts and Figures: Sentencing Practice at the ICTY and ICTR", *Journal of International Criminal Justice* 2011, 439; A. CASSESE, "The ICTY: A Living and Vital Reality", *Journal of International Criminal Justice* 2004, 596.

²¹⁴⁴ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 315; J. MEERNIK, "Sentencing Rationales and Judicial Decision Making at the International Criminal Tribunals", *Social Science Quarterly* 2011, 600; E. KONTOROVICH, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 2.

²¹⁴⁵ Zie o.a. E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 305 en 314-315.

²¹⁴⁶ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 314; E. KONTOROVICH, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 6.

²¹⁴⁷ Zie UK House of Lords - European Parliament Committee Combating Somali Piracy: The EU's Naval Operation Atalanta: Twelfth Report of Session 2009/10, H.L. Paper 103 van 14 april 2010; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 314-315.

Om alle hiervoor vermelde argumenten lijkt een tendens richting gelijkwaardigere straffen voor piraterij bijgevolg logisch en wenselijk.²¹⁴⁸

2.3.4 Bestraffingsoverwegingen

2.3.4.1 Achtergrond beklaagde

Uit onderzoek blijkt dat men bij het bepalen van de straf voor een piraterijmisdrijf nagenoeg enkel afgaat op nationale precedentes, zonder rekening te houden met internationaalrechtelijke bestraffingen in andere fora, al worden over het algemeen wel dezelfde kwalitatieve factoren relevant geacht en hanteert men vrijwel dezelfde verzwarende en verzachtende omstandigheden.²¹⁴⁹

De achtergrond van de beklaagde is één belangrijk element waar in principe rekening mee wordt gehouden en omvat verschillende aspecten: jonge leeftijd, een blanco strafblad of slechte leefomstandigheden worden meer dan eens in aanmerking genomen om de strafmaat wat te milderen.²¹⁵⁰ Dergelijke verzachtende omstandigheden zijn weliswaar nogal invariant binnen de piraterijcontext, aangezien ongeveer alle verdachten over een vergelijkbare achtergrond beschikken. Behoudens enkele uitzonderingen, die gelet op hun zwaarwichtiger rol in principe aangepaste straffen mogen verwachten, betreffen het ook veelal simpele 'voetsoldaten', met min of meer hetzelfde lage verantwoordelijkheidsniveau.²¹⁵¹

2.3.4.2 Voltooiingsgraad en geweldniveau

De voltooiingsgraad van de piraterijaanval en het geweldniveau spelen ook een belangrijke rol: pogingen, die op één of andere manier tot uiting komen door het stellen van daden die onder de piraterijdefinitie vallen, maken de helft van de vervolgte zaken uit en het al dan niet succesvol afronden van een aanval vormt een doorslaggevend criterium om de ernst van de zaak te bepalen.²¹⁵² De internationaalrechtelijke begripsomschrijving omvat weliswaar het volledige spectrum, maar het lijkt niet meer dan logisch dat niet al deze daden, gaande van het achtervolgen en proberen aan boord gaan van het schip tot het succesvol enteren ervan, het nemen van gijzelaars en het verwonden of doden van de bemanning, op dezelfde voet worden behandeld. Verschillende vonnissen en arresten maken dan ook een expliciet onderscheid tussen afgebroken en voltooide aanvallen en houden daar rekening mee bij het uitspreken van de straf, hoewel dit verschil niet terug te vinden is in artikel 101 LOSC.²¹⁵³ In de Verenigde Staten viel er ook een opmerkelijke uitspraak te noteren: begin 2014 besliste een federale rechtbank dat de oude piraterijwetgeving, die voor alle piraterijdadens een levenslange opsluiting oplegt, het grondwettelijk verbod op '*cruel and unusual punishment*' schendt omdat de strafmaat niet gereduceerd kan worden wanneer het slechts om een afgebroken aanval gaat.²¹⁵⁴ Dergelijke ontwikkelingen versterken het intuïtief idee dat er voor

²¹⁴⁸ Zie o.a. J. MEERNIK, "Sentencing Rationales and Judicial Decision Making at the International Criminal Tribunals", *Social Science Quarterly* 2011, 600.

²¹⁴⁹ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 307 en 316; E. KONTOROVICH, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 13-15.

²¹⁵⁰ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 307-308.

²¹⁵¹ *Infra* V.2.5.

²¹⁵² Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 308-309.

²¹⁵³ Zie o.a. *Ministerio Fiscal v. Calixto Dionisio et al.*, Tribunal Supremo 2 april 2014, No. 11088/2013.

²¹⁵⁴ Zie *United States of America v. Said*, District Court of Virginia 28 februari 2014, 3 F. Supp. 3d 515 (E.D. Va. 2014); M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 134; E. KONTOROVICH, "Why Holding the Piracy Statute's Life Sentence Unconstitutional Was a Mistake", *Volokh*

onvoltooide piraterijmisdrijven lichtere straffen zouden moeten gelden: succesvolle kapingen gaan over het algemeen immers gepaard met meer geweld, aangezien er verhoogde en aanhoudende intimidatie en dwang kan worden uitgeoefend, terwijl afgebroken aanvallen veelal situaties betreffen waarin men een schip tevergeefs achtervolgt of er niet in slaagt om aan boord te komen, waardoor er vaak geen sprake is van significant geweld.²¹⁵⁵

De zwaarwichtigheid van het aangewend geweld wordt ook door veel rechters in aanmerking genomen, maar het is problematisch dat er geen eenduidige criteria bestaan om uit te maken wat een 'gewelddadige' aanval inhoudt: sommigen beschouwen het afvuren van wapens bijvoorbeeld als een gewelddadige handeling, maar het dient benadrukt te worden dat dergelijke acties veelal niet in de verwonding van de bemanning resulteren en enkel dienen om het schip te doen vertragen.²¹⁵⁶ Anderen houden daarom enkel rekening met geweld dat specifiek richting de bemanning is gericht, maar dan nog is er onenigheid: bepaalde rechters hebben ook aandacht voor bedreigingen en psychologisch geweld, terwijl andere magistraten vooral fysiek geweld in aanmerking nemen. Er kan dus gesteld worden dat de graad van geweld wel degelijk een element is dat meespeelt in de beoordeling van het misdrijf en de bepaling van de straf, maar het is zeer moeilijk om dit te objectiveren.

De impact van de voltooiingsgraad en het geweldniveau op de uiteindelijke strafmaat kan worden aangetoond aan de hand van twee Italiaanse piraterijberechtingen: zo kregen de acht piraten die het Italiaans schip *Montecristo* aanvielen een celstraf van 16 jaar opgelegd, wat een stuk boven het Europees gemiddelde ligt en dus zwaar kan worden geacht, terwijl voor de aanval op de *Valdarno* elf piraten tot een opsluiting van 3,5 jaar werden veroordeeld.²¹⁵⁷ Het grote verschil qua strafmaat kan makkelijk verklaard worden: in de *Montecristo*-zaak werden granaatwerpers en ander zwaar geschut ingezet en werd het schip effectief gekaapt, terwijl in de *Valdarno*-zaak enkel gebruik werd gemaakt van kalasjnikovs en men er nooit in slaagde om aan boord te komen, waardoor deze piraten een minnelijke schikking voorgesteld kregen en akkoord gingen met de relatief milde straf.

2.3.4.3 Aard van het misdrijf

Een ander element dat de strafmaat voor piraterijmisdrijven beïnvloedt, is de abstracte appreciatie van de ernst van het misdrijf: wordt piraterij gezien als een ordinaire overval die toevallig onder het internationaal strafrecht valt door de specifieke locatie waar deze wordt gepleegd, of worden dergelijke handelingen beschouwd als een ernstige bedreiging voor de internationale veiligheid en scheepvaart.²¹⁵⁸ Een blik op de hedendaagse piraterijberechtingen wijst uit dat de meeste rechters er de laatste visie op nahouden.²¹⁵⁹ Een Nederlandse rechtbank poneerde dat piraterij de vrijheid van

Conspiracy, 5 maart 2014; T. HELFMAN, "Marauders in the Courts: Why the Federal Courts Have Got the Problem of Maritime Piracy (Partly) Wrong", *Syracuse Law Review* 2012, 53-74.

²¹⁵⁵ Deze redenering moet echter genuanceerd worden, aangezien sommige gewelddadige incidenten voortkomen uit de tussenkomst van oorlogsschepen bij onvoltooide piraterijaanvallen. Wanneer piraten dreigen gearresteerd te worden, beginnen ze in sommige situaties immers te vuren op interveniërende marineschepen (zie o.a. E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 309).

²¹⁵⁶ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 309.

²¹⁵⁷ Zie o.a. "Somali Pirates Sentenced", *Maritime Security Review*, 28 november 2012; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 309.

²¹⁵⁸ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 310-311.

²¹⁵⁹ Een opmerkelijke nuancering kan worden teruggevonden in *United States v. Said*: de rechter probeerde als het ware een gulden middenweg te vinden tussen de twee visies door enerzijds te bevestigen dat piraterij een

scheepvaart danig op de helling zet²¹⁶⁰, terwijl een Seychelse rechter het enorme gevaar voor de maritieme sector benadrukte en de potentiële verstoring van het internationaal recht en de orde en veiligheid op zee aanhaalde.²¹⁶¹ De nadelige effecten van piraterij op de gehele mensheid werden meermaals herhaald en een Keniaanse rechter stelde dat het prominent gevaar van deze misdaad strenge, afschrikwekkende straffen verantwoordt.²¹⁶² Sommige overwegingen met betrekking tot de strafmaat gaan specifiek in op het bestaan van universele jurisdictie, wat door sommigen als een keurmerk voor de ernst van een internationale misdaad wordt bestempeld.²¹⁶³ Aan de hand van het adagium '*de minimis non curat lex*' kan inderdaad besloten worden dat de beslissing van een land om universele jurisdictie uit te oefenen iets zegt over de zwaarwichtigheid van de misdaad.²¹⁶⁴ Verrassend genoeg nemen sommige rechters de uitoefening van universele jurisdictie echter ook in aanmerking als een verzachtende omstandigheid, aangezien dit impliceert dat de beklaagde zal worden opgesloten in een land waarmee hij geen band heeft en dat mogelijks ver van zijn thuisland verwijderd is.²¹⁶⁵ Maar zelfs in geval van universele jurisdictie zullen er altijd staten zijn die een groter belang menen te hebben bij het misdrijf en dit laten doorwerken in de strafmaat: rechters in de Seychellen, die zware economische gevolgen ondervonden door de Somalische piraterij, nemen deze negatieve impact bijvoorbeeld op in hun beoordeling en zien het als hun verantwoordelijkheid om fikse straffen op te leggen, in de hoop zo de problematiek te bedwingen.²¹⁶⁶

2.3.4.4 Nationale wetgeving en beleid

Zoals duidelijk werd aangetoond, spelen dezelfde verzwarende en verzachtende factoren in nagenoeg alle vervolgende landen een vergelijkbare rol bij de strafbepaling voor piraterijmisdrijven. Deze elementen kunnen dus bezwaarlijk de grote verschillen qua strafmaat verklaren, die voornamelijk te wijten zijn aan nationaalrechtelijke bepalingen en het betrokken strafrechtelijk beleid: de minimum- en maximumstraffen zijn in elk land anders en zorgen voor een enorme standaarddeviatie, waardoor er geen lijn te trekken valt in de opgelegde straffen voor piraterij.²¹⁶⁷ In Nederland bedraagt de maximumstraf 12 jaar opsluiting, terwijl dit in Duitsland 15 jaar is.²¹⁶⁸ In Italië varieert de sanctie tussen de 10 en de 20 jaar en de Seychellen hanteren een celstraf van 30 jaar als

zeer ernstig misdrijf uitmaakt omdat weerloze slachtoffers op volle zee worden getroffen, maar er anderzijds op te wijzen dat de zwaarwichtigheid van het gedrag van elke individuele beklaagde uiteindelijk doorslaggevend is voor de strafmaat (zie *United States of America v. Said*, District Court of Virginia 28 februari 2014, 3 F. Supp. 3d 515 (E.D. Va. 2014)).

²¹⁶⁰ Zie Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230; K. M. MANUSAMA, "Prosecuting Pirates in the Netherlands: the Case of the MS Samanyolu", *Military Law and the Law of War Review* 2010, 141-168.

²¹⁶¹ Zie *Republic vs. Mohamed Ahmed Ise et al.*, Supreme Court of Seychelles 30 juni 2011, CR 76/2010.

²¹⁶² Zie *Republic vs. Aid Mohamed Ahmed et al.*, Chief Magistrate's Court Mombasa 10 maart 2010, CR 3486/2008.

²¹⁶³ *Supra* II.2.1.4.4.

²¹⁶⁴ Zie M. A. DRUMBL, "The Charles Taylor Sentence and Traditional International Law", *Opinio Juris*, 11 juni 2012.

²¹⁶⁵ Zie o.a. Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230; *Republic vs. Mohamed Ahmed Ise et al.*, Supreme Court of Seychelles 30 juni 2011, CR 76/2010.

²¹⁶⁶ Zie J. D. Gasgawa, Learning Exchange Program - National Experiences and Challenges in Prosecuting Piracy Cases: Seychelles, december 2011; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 310-311; E. KONTOROVICH, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 11-14.

²¹⁶⁷ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 311-312.

²¹⁶⁸ Zie artikel 381 Wetboek van Strafrecht; §316(c) Strafgesetzbuch.

maximum.²¹⁶⁹ In de Keniaanse en Zuid-Koreaanse wetgeving wordt bepaald dat de maximumstraf voor piraterijmisdrijven een levenslange opsluiting betreft en in de Verenigde Staten is dat zowel de minimum- als de maximumstraf.²¹⁷⁰ De Belgische piraterijwetgeving is zeer genuanceerd: de maximumstraf hangt af van de specifieke handelingen, gevolgen en graad van verantwoordelijkheid en gaat van een celstraf van 10 jaar (bij een poging of in geval van medeplichtigheid) tot levenslange opsluiting (bij moord of doodslag).²¹⁷¹

Bij piraterijberechtingen eist de openbaar aanklager veelal een straf in verhouding tot de wettelijke maximumstraf (bijvoorbeeld vier vijfden of twee derden van de maximumstraf) en wordt na afweging van de argumenten van beide kanten een uitspraak gedaan.²¹⁷² Om de gepercipieerde zwaarwichtigheid van een piraterijmisdrijf in te schatten, is het dus aangewezen om uitgesproken straffen niet in absolute termen, maar in relatie tot de nationaalrechtelijke maximumstraf te bekijken. Zoals reeds vermeld, wordt er in vonnissen, arresten en eisen van openbaar aanklagers geen belang gehecht aan transnationale harmonisatie van piraterijbestrafing: rechters en procureurs verwijzen wel uitdrukkelijk naar de strafmaat die piraten reeds opgelegd kregen in hun rechtsorde en nemen dit doorgaans als ijkpunt, maar de straffen in andere landen worden niet aangehaald, zelfs wanneer er op basis van universele jurisdictie wordt vervolgd.²¹⁷³ Een belangrijke uitzondering op deze regel betreft opnieuw *United States v. Said*: in deze Amerikaanse piraterijzaak steunde men in grote mate op een interjurisdictionele vergelijking inzake piraterijbestrafing.²¹⁷⁴ De rechter meende dat de internationale bestraffingspraktijk zeer relevant is voor een volkenrechtelijke misdaad als piraterij en hechtte daar dan ook veel belang aan bij zijn oordeel, waardoor de verplichte straf van levenslange opsluiting disproportioneel en ongrondwettig werd geacht. Deze rechtspraak vormt echter zowel op nationaal als op internationaal vlak een buitenbeentje en kan dus niet als representatief worden beschouwd.

2.3.5 Meer uniformiteit nodig?

Het concept van een internationale misdaad veronderstelt in zekere mate een principiële overeenstemming omtrent de ernst van het misdrijf: een misdaad waaraan universele jurisdictie wordt gekoppeld, wordt beschouwd als een fundamentele norm, die een verhoogd niveau van transnationale uniformiteit suggereert. Men zou verwachten dat dit zich ook vertaalt in doorgedreven convergentie op vlak van bestrafing, ondanks de heersende afwijkingen, maar op dat vlak lijkt de consensus zeer gering te zijn. Er wordt slechts weinig aandacht besteed aan de bestraffingsproblematiek, die vaak wordt vergeten in de door praktische overwegingen en haalbaarheidsbeoordelingen overheerste discussies omtrent optimale vervolgings- en berechttingsmodaliteiten. Sommigen menen dat het huidige bestraffingssysteem, ondanks zijn gebreken en chaotische willekeur, nog steeds de voorkeur verdient op mogelijke alternatieven en

²¹⁶⁹ Zie artikel 1135 Italian Navigation Code; sectie 65 Penal Code.

²¹⁷⁰ Zie sectie 371 Merchant Shipping Act; artikel 340 Criminal Act; 18 U.S.C. §1651.

²¹⁷¹ België hanteert een basisstraf van tien tot vijftien jaar cel voor piraterij (zie artikel 4 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, BS 14 januari 2010, 1485).

²¹⁷² Zie o.a. "German Prosecutor Urges Jail in Somali Piracy Trial", Reuters, 25 januari 2012; "Piracy Trial of Six Somalis Opens in Paris", BBC News, 22 mei 2012; "Pirates somaliens du Carré d'As: Appel du parquet de Paris, vers un nouveau procès", AFP, 12 mei 2011.

²¹⁷³ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 311.

²¹⁷⁴ Zie *United States of America v. Said*, District Court of Virginia 28 februari 2014, 3 F. Supp. 3d 515 (E.D. Va. 2014).

wijten het gebrek aan internationale bestraffingsstandaarden inzake piraterij aan een prominent tekort aan consensus over deze kwestie, waar weinig aan te doen valt.²¹⁷⁵ De grote strafvariantie blijkt een logisch gevolg te zijn van het bestaand model van versnipperde multinationale vervolging en legt de vinger op de wonde: het betrekken van meer staten bij de vervolging van piraterijverdachten mag dan wel door velen geproclameerd worden als de oplossing voor de piraterijvervolgingsproblematiek en ervoor zorgen dat de lasten beter gespreid worden, maar dit gaat onvermijdelijk ten koste van enige uniformiteit qua strafmaat. Het ontwikkelen van een gemeenschappelijke aanpak om het probleem van uiteenlopende straffen tegen te gaan, via verhoogde judiciële inspanningen of uitdrukkelijke bestraffingsregels, wordt daarom onrealistisch geacht en niet als een streefdoel naar voor geschoven.

Anderen zijn idealistischer ingesteld en menen dat de invoering van een universele standaard met betrekking tot piraterijbestrafning mogelijk is: zo zou er toch rechtlijnigheid kunnen worden nagestreefd, ondanks het wenselijke engagement van zo veel mogelijk staten op vlak van piraterijvervolging.²¹⁷⁶ Rechters behouden uiteraard hun discretionaire bevoegdheid en blijven vrij in hun oordeel, maar door in elk land bepaalde richtsnoeren mee te geven aan de rechterlijke instanties die met piraten te maken krijgen, kan ongetwijfeld een hogere graad van gelijkheid gerealiseerd worden en worden onrechtvaardige uitschieters vermeden. Het complementariteitsprincipe, dat in het Statuut van Rome wordt vermeld en vaak als internationaal gewoonterecht wordt beschouwd, wordt soms ook naar voor geschoven als stok achter de deur in de strijd tegen uiteenlopende straffen: wanneer een staat met directe jurisdictie over het misdrijf niet bereid of in staat is om in adequate vervolging te voorzien (*'unwilling or unable to genuinely prosecute'*), kan er op internationaal niveau ingegrepen worden.²¹⁷⁷ Eén van de prominente vragen die kunnen worden gesteld, is echter in hoeverre het mogelijk is om een zaak door te verwijzen naar het Internationaal Strafhof indien de vervolgings- en berechtingsprocedure werd doorlopen en er een straf is uitgesproken.²¹⁷⁸ Kan men een te lichte straf beschouwen als een soort schijnproces, waardoor de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de beklaagde wordt geminimaliseerd, en op basis daarvan jurisdictie toekennen aan het Internationaal Strafhof om een passende straf op te leggen?²¹⁷⁹ Dit zou in elk geval vereisen dat men op objectieve wijze kan vaststellen dat de uitgesproken straf in ontoelaatbare mate afwijkt van wat in de gegeven situatie rechtvaardig is.²¹⁸⁰ De enorme variaties op vlak van piraterijbestrafning maken het evenwel zeer moeilijk om een accurate maatstaf vast te leggen en uit te maken of een bepaalde straf daar te veel van afwijkt: acceptabele strafmaten voor één bepaald piraterijmisdrijf kunnen op globaal niveau namelijk variëren van een aantal jaar cel tot levenslange opsluiting. De theorie lijkt op het eerste zicht dus nogal vergezocht en moeilijk toepasbaar en zou uiteraard enkel een oplossing bieden om te lage straffen te corrigeren, terwijl disproportioneel hoge straffen onaantastbaar blijven.

²¹⁷⁵ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 315.

²¹⁷⁶ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 316.

²¹⁷⁷ Zie artikel 17 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 316.

²¹⁷⁸ Sommigen menen immers dat het grootste struikelblok niet bestaat in staten die simpelweg weigeren tot strafrechtelijke vervolging over te gaan, maar in landen die piraten wel vervolgen, maar er een uiterst mild beleid op nahouden (zie o.a. E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 316).

²¹⁷⁹ Zie artikel 20, §3, a) Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367.

²¹⁸⁰ Zie S. D'ASCOLI, *Sentencing in International Criminal Law: The UN Ad Hoc Tribunal and Future Perspectives for the ICC*, Oxford, Hart Publishing, 2011, n. 9.

2.3.6 Gepaste straf?

Indien er meer uniformiteit wordt nagestreefd, rest natuurlijk nog de vraag wat de gepaste straf is voor deze internationale misdaad: zowel het vergeldend als het ontradend effect moeten in acht worden genomen en het zal moeilijk zijn om een globale consensus te bereiken, gelet op de grote mondiale strafvariantie.²¹⁸¹ Milde straffen zijn niet ontradend genoeg en kunnen piraterij zelfs aanmoedigen, terwijl strenge straffen mogelijks disproportioneel zijn in vergelijking met de bestraffing van andere misdaden. Staten zullen evenwel veel meer belang hechten aan verticale gelijkheid qua bestraffing binnen hun eigen rechtsorde dan aan horizontale gelijkheid tussen piraterijstraffen in verschillende landen wereldwijd.²¹⁸² Elke staat heeft immers een eigen strafrechtelijk systeem, met een specifieke hiërarchie van misdrijven en daaraan gekoppelde straffen, en is niet happig om bestraffingen in te voeren die niet consistent zijn met zijn eigen 'schaal': indien het globaal gemiddelde van 14,6 jaar celstraf in alle landen zou worden opgelegd als standaard, zou dit door de meeste Europese staten als een excessieve straf worden gezien en lijkt het plausibel dat de vervolgingsbereidheid zou dalen, terwijl dit in de Verenigde Staten dan weer als een absurd lichte straf zou worden beschouwd, die de overige strafnormen dreigt te destabiliseren. Volgens critici zullen pogingen om internationale horizontale gelijkheid inzake piraterijbestrafing te bewerkstelligen bijgevolg steeds in nationale verticale ongelijkheid resulteren, wat niet getolereerd zal worden en waardoor dergelijke initiatieven dus onbegonnen werk lijken.²¹⁸³ Een bepaalde strafmaat kan immers enkel in relatie tot de straffen op andere misdrijven worden vastgesteld en de nationale bestraffingsnormen lopen sterk uiteen, waardoor veeleer naar de bestraffing van andere internationaalrechtelijke misdrijven zou moeten worden gekeken om een referentiekader te vormen.

Piraterij wordt ongeveer even streng bestraft als de ernstigste internationale misdaden: de gemiddelde strafmaat ligt nauwelijks lager dan de doorsnee straf (ongeveer 16 jaar) die werd uitgesproken door het Joegoslaviëtribunaal, dat zich onder meer ontfermt over oorlogsmisdaden en etnische zuiveringen.²¹⁸⁴ De sancties komen ook nagenoeg overeen met de gemiddelde celstraf die door het Internationaal Strafhof werd opgelegd (13 jaar) en leunen nauw aan bij de gemiddelden van de internationale tribunalen in Oost-Timor en Kosovo.²¹⁸⁵ Enkel de gemiddelde strafmaat van het Rwandatribunaal ligt significant hoger, maar dit kan deels verklaard worden door het extensief gebruik van levenslange celstraffen.²¹⁸⁶ Gelet op de grote standaarddeviatie, worden piraten in de praktijk weliswaar vaak veel milder of veel strenger bestraft dan ernstige internationale misdaden. In

²¹⁸¹ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 317-319.

²¹⁸² Wanneer een vergelijking wordt gemaakt tussen de opgelegde straffen voor piraterij en andere internationale misdrijven door nationale rechtbanken, kunnen over het algemeen logische verhoudingen worden vastgesteld: zo lijkt een gemiddelde gevangenisstraf van 5,2 jaar voor piraterij redelijk ten opzichte van een gevangenisstraf van 14 jaar voor genocide (Duitsland) en valt een gemiddelde strafmaat van 4 jaar voor piraterijdaden ook te rijmen met een celstraf van 12 jaar voor massafolteringen (Nederland) (zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 306; E. KONTOROVICH, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 19-20).

²¹⁸³ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 319.

²¹⁸⁴ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 306; "ICTY Factsheet: Judgment List", <http://www.icty.org/en/cases/judgement-list> (geraadpleegd op 25 juni 2018).

²¹⁸⁵ Zie o.a. M. A. DRUMBL, "Collective Violence and Individual Punishment: The Criminality of Mass Atrocity", *Northwestern University Law Review* 2005, 557-558.

²¹⁸⁶ Zie "ICTR Factsheet: Status of Cases", <http://ictr-archive09.library.cornell.edu/ENGLISH/cases/status.html> (geraadpleegd op 7 december 2016).

een hiërarchie met oorlogsmisdaden en genocide lijkt piraterij, mits een abstracte appreciatie van de ernst van de misdaad, onderaan te moeten worden gerangschikt, waardoor lagere straffen van vijf tot tien jaar het best de zwaarwichtigheid van de misdaad reflecteren: piraterijmisdrijven zijn over het algemeen immers minder zwaar dan inbreuken op de Geneefse Conventies en de meeste piraterijbeklaagden zijn niet meer dan uitvoerende pionnen, die op basis van hun lage verantwoordelijkheid aanspraak zouden moeten maken op mildere straffen.²¹⁸⁷

Er moet wel opgemerkt worden dat dergelijke redenering, die de verhouding ten aanzien van andere internationale misdaden in acht neemt, niet volledig onbetwistbaar is, aangezien de bestraffingspraktijk van internationale tribunalen voornamelijk voort lijkt te bouwen op de Europese visie en maatstaven inzake vergelding. Gelet op de extreem arme leefomstandigheden en het groot fortuin dat piraten kunnen maken, moet ook rekening gehouden worden met het ontradend effect van de straf, waardoor een lichte optrekking aan te raden valt.²¹⁸⁸ Eén enkele piraterijaanval kan zelfs de laagste Somalische piraat in de hiërarchie meer inkomsten opleveren dan hij zonder het plegen van dergelijke misdrijven in zijn hele leven zou verdienen, dus te lage straffen moeten zeker vermeden worden.²¹⁸⁹ Getuigenissen van Somalische piraten die hun straf in een westerse gevangenis uitzitten, wijzen bovendien uit dat een mogelijke opsluiting in Europa of de VS vaak geen afschrikwekkend effect teweegbrengt. Een in Hamburg berechte piraat verklaarde zelfs dat hij voor geen geld ter wereld terug naar Somalië zou willen gaan en dat zijn arrestatie het beste is wat hem ooit is overkomen: het verschil in levenskwaliteit tussen het westen en Somalië zorgt er namelijk voor dat een westerse gevangenis door veel Somaliërs als een luxueus paleis wordt ervaren.²¹⁹⁰ Ze voelen zich er veilig, worden goed gevoed, hebben voldoende ontspanningsmogelijkheden, genieten goede gezondheidszorg en beschikken over adequate sanitaire faciliteiten.²¹⁹¹ Voor piraten met iets meer heimwee betreft het nog altijd een mooie troostprijs voor een mislukte piraterijaanval en zelfs dichterbij huis bestaan er gevangeniscomplexen die door de gemiddelde Somaliër als paradijselijk worden ervaren.²¹⁹² Dit weegt uiteraard niet altijd op tegen de vrijheidsberoving, maar het zijn wel elementen die in rekening moeten worden genomen. Het is duidelijk dat het nastreven van globale gelijkmatige straffen een moeilijke taak betreft en volgens sommigen niet mogelijk is in het huidige systeem, waardoor er steeds meer stemmen opgaan om de berechting van piraten anders aan te pakken.²¹⁹³

²¹⁸⁷ Zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 317.

²¹⁸⁸ Het lijkt echter mogelijk dat de toepassing van een zwaardere strafmaat tot verhoogde terughoudendheid leidt bij westerse staten, die zo nog langer belast worden met de detentie en het onderhoud van veroordeelde piraten (zie E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 317-318; E. KONTOROVICH, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, 18).

²¹⁸⁹ Zie GEOPOLICITY, *The Economics of Piracy: Pirate ransoms and livelihoods off the coast of Somalia*, Geopolicity, s.l., 2011, 11-12.

²¹⁹⁰ Zie o.a. "Torture? Execution?: German justice through the eyes of a Somali pirate", *Der Spiegel*, 7 april 2011; "Somali pirates embrace capture as route to Europe", *The Telegraph*, 19 mei 2009.

²¹⁹¹ Sommigen zien het zelfs als een manier om Europa binnen te geraken door middel van een asielaanvraag (*infra* V.2.9).

²¹⁹² Zie o.a. "Seychelles cells", *Maritime Security Review*, 20 mei 2013; "The joys of Kenyan jails", *Maritime Security Review*, 19 augustus 2013.

²¹⁹³ *Infra* V.3.3.

2.4 Mensenrechtenproblematiek

2.4.1 Situering

Het is misschien geen veelbesproken onderwerp, maar piraterijbestrijding en mensenrechtenbescherming staan sinds de grote piraterijuitbraak rond de Hoorn van Afrika op zeer gespannen voet met elkaar.²¹⁹⁴ De mensenrechtenproblematiek speelt een belangrijke rol en drukt steeds meer zijn stempel op de aanhouding, vervolging en berechting van piraten: in het verleden werd hier nog te weinig rekening mee gehouden, maar de recente zaken voor het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM)²¹⁹⁵ tonen aan dat dit spoedig zal moeten veranderen, aangezien de impact groot kan zijn. In dit deel wordt gefocust op de mogelijke mensenrechtenschendingen binnen de context van overdracht, vervolging en berechting van piraterijverdachten, maar de problemen zijn helaas niet beperkt tot louter procedurele inbreuken.²¹⁹⁶ Ze hebben ook betrekking op schietgrage

²¹⁹⁴ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857-858; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 384; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 101-102; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 101-135; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 158-161; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 124-125; A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 158-159; H. TUEK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 94-95; S. P. BODINI, "Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights", *European Journal of International Law* 2011, 829-848; S. DE BONT, "Murky Waters: Prosecuting Pirates and upholding Human Rights Law", *Journal of International Law and International Relations* 2011, 104-145; B. H. DUBNER en B. OTERO, "The Human Rights of Sea Pirates: Will the European Court of Human Rights Decisions Get More Killed?", *Washington University Global Studies Law Review* 2016, 215-254; D. GUILFOYLE, "Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights", *International and Comparative Law Quarterly* 2010, 141-169; A. FISCHER-LESCANO en L. KRECK, "Piracy and Human Rights: Legal Issues in the Fight Against Piracy Within the Context of the European 'Operation Atalanta'", *German Yearbook of International Law* 2009, 525-561; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 1-26; M. H. PASSMAN, "Protections afforded to Captured Pirates under the Law of War and International Law", *Tulane Maritime Law Journal* 2008, 1-40; T. TREVES, "Human Rights and the Law of the Sea", *Berkeley Journal of International Law* 2010, 1-14; C. LALY-CHEVALIER, "Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme", *Revue belge de droit international* 2009, 5-51.

²¹⁹⁵ Website: www.echr.coe.int.

²¹⁹⁶ Tijdens en na de aanhouding van een piraterijverdachte kan deze op allerlei manieren incorrect behandeld worden: zo kan er disproportioneel geweld gebruikt worden bij de vatting of kan men gedurende de daaropvolgende detentie het slachtoffer worden van mishandeling. Geïnspireerd door de *abuse of process*-doctrine kunnen dergelijke mensenrechtelijke inbreuken aanleiding geven tot het laten vallen van de zaak tegen de piraterijverdachte, wanneer men meent dat deze schendingen de integriteit van de gerechtelijke procedure ondermijnen, maar dit is volledig afhankelijk van de rechter en de ernst van de mensenrechtenschendingen die worden aangevoerd. In de VS is dit bijvoorbeeld absoluut niet aan de orde, maar in de Seychellen en Mauritius lijkt er wel ruimte voor dergelijke beslissingen, al is het concept nergens wettelijk vastgelegd en is het niet plausibel dat men daartoe overgaat wanneer de schendingen geen verband houden met de vervolgings- en berechtingsprocedure (zie o.a. M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 133-143; M. H. PASSMAN, "Protections Afforded to Captured Pirates under the Law of War and International Law", *Tulane Maritime Law Journal* 2008, 1; Rwandatribunaal, *Prosecutor v. Barayagwiza*, Decision, Case No. ICTR-97-19 (3 november 1999); Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Karadzic*, Decision, Case No. IT-95-5/18-PT (12 mei 2009); Internationaal Strafhof, *Prosecutor v. Lubanga Dyilo*, Judgment, No. ICC-01/04-01/06 (OA4) (14 december 2006); *Ker v. Illinois*, 119 U.S. 436 (1886); *Frisbie v. Collins*, 342 U.S. 519 (1952); *United States v. Alvarez-Machain*, 504 U.S. 655 (1992); *United States v. Ghailani*, District Court of New York 10 mei 2010, 751 F. Supp. 2d 502 (S.D.N.Y. 2010); *United States v. Shibin*, United States Court of Appeals 12 juli 2013, 722 F.3d 236 (4th Cir. 2013); *United States v. Shi*, United States Court of Appeals 24 april 2008, 525 F.3d 709 (9th Cir. 2008); *Republic vs. Yuan Mei Investment (Prop) Ltd.*, Supreme Court of

militairen, brutale aanhoudingen en folteringspraktijken, die nu onder de radar blijven, maar waarschijnlijk nog al te vaak voorvallen. Bij verschillende interventies van westerse troepen vallen doden en het is maar de vraag of dit steeds op legale wijze gebeurt.²¹⁹⁷ Er wordt dan nog niet gesproken over de inzet van private beveiligingsteams, die niet altijd conform de mensenrechten handelen.

De aandacht wordt gevestigd op twee veelvoorkomende situaties die aanleiding kunnen geven tot mensenrechtenschendingen: de detentie van piraterijverdachten alvorens ze voor een rechter worden gebracht en de overdracht van piraterijverdachten aan regionale staten met het oog op vervolging. Beide scenario's, die kenmerkend zijn voor de piraterijproblematiek, brengen heel wat rechtsvragen met zich mee en het is belangrijk om deze grondig te analyseren.²¹⁹⁸ Eerst wordt echter het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en het toepassingsgebied van dit instrument belicht, dat binnen Europese context het ultieme referentiekader op vlak van mensenrechten vormt en waar in de navolgende analyses aan getoetst zal worden. Het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten (BUPO-verdrag)²¹⁹⁹, de *United Nations Convention against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment*²²⁰⁰, de *Standard Minimum Rules for the Treatment of Prisoners*²²⁰¹ en andere soortgelijke internationale instrumenten zijn uiteraard ook zeer relevant, maar door de grote aanwezigheid van EUNAVFOR-schepen rond de Hoorn van Afrika en het bestaan van een rechterlijk orgaan dat

Seychelles 7 februari 1999, CO 24/1998; *ICAC v. Chaundee*, Intermediate Court of Mauritius 11 mei 2012, CN 734-2009).

²¹⁹⁷ In de *Tanit*-zaak, waarbij een Frans zeiljacht in april 2009 werd gekaapt door Somalische piraten, liet zelfs één van de vijf gijzelaars het leven door een verdwaalde kogel van de interveniërende Franse troepen (zie "Hostage killed as French storm yacht held by Somali pirates", *The Guardian*, 11 april 2009).

²¹⁹⁸ Andere mensenrechtenkwesies die een belangrijke rol kunnen spelen bij de vervolging en berechting van piraterijverdachten worden hier niet behandeld, omdat ze in dezelfde mate relevant zijn voor gelijk welke vervolgings- en berechtingsprocedure en bijgevolg niet kenmerkend zijn voor de piraterijproblematiek. Een voorbeeld betreft het in vele grondwetten en verdragen verankerde recht op een proces binnen een redelijke termijn, wat moeilijke afwegingen met zich meebrengt: te ruime aanklachten kunnen aanleiding geven tot onredelijke vertragingen en zo de fundamentele rechten van de beklaagde schenden, terwijl te beperkte aanklachten voor onrechtvaardige procedures ten aanzien van de slachtoffers kunnen zorgen. Naar aanleiding van een te ruime aanklacht in één van de eerste Seychelse piraterijzaken gaf de rechter onmiddellijk aan dat men efficiëntie zeer belangrijk acht en dat overbodige, minder relevante aanklachten dus bij voorkeur achterwege worden gelaten. Wegens hun beperkte judiciële capaciteit moeten staten als Kenia, de Seychellen, Tanzania en Mauritius bovendien voortdurend afwegen hoeveel piraterijverdachten men kan vervolgen zonder het recht van de beklaagden op een proces binnen een redelijke termijn te schenden, maar door het efficiënt verloop van de piraterijprocedures doen er zich voorlopig geen problemen voor (zie M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 172-204; D. TOLBERT en F. GAYNOR, "International Tribunals and the Right to a Speedy Trial: Problems and Possible Remedies", *Law in Context* 2009, 33; B. FARRELL, "The Right to a Speedy Trial before International Criminal Tribunals", *South African Journal of Human Rights* 2003, 98; artikel 19, §1 Republic of Seychelles Constitution; artikel 50(2)(e) Kenya Constitution; artikel 10(1) Mauritius Constitution; artikel 13(6) United Republic of Tanzania Constitution; artikel 14 §3 BUPO-verdrag; artikel 6 EVRM; artikel 67 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367; *Republic vs. Mohamed Ahmed Dahir et al.*, Supreme Court of Seychelles 26 juli 2010, CR 51/2009).

²¹⁹⁹ Zie Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten van 16 december 1966, BS 6 juli 1983, 8815.

²²⁰⁰ Zie Verdrag tegen foltering en andere wrede, onmenselijke of ontterende behandeling of bestraffing van 10 december 1984, BS 28 oktober 1999, 40678.

²²⁰¹ Zie United Nations Standard Minimum Rules for the Treatment of Prisoners (17 december 2015), *UN Doc. A/RES/70/175* (2016).

rechtstreeks toegankelijk is voor slachtoffers (het Europees Hof voor de Rechten van de Mens) werd geopteerd om de problematiek vanuit het perspectief van het EVRM te onderzoeken.

2.4.2 Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens

2.4.2.1 Algemeen

De internationale acties tegen de wijdverspreide Somalische piraterij, die stilaan uitgroeide tot een probleem met wereldwijde impact, bleken ondanks het lang uitblijven van veroordelingen meer dan eens ten koste te gaan van het EVRM: niet alleen op Europese bodem, na overplaatsing van de verdachten naar de staat van berechting, maar vooral in de piraterijgevoelige regio zelf kunnen mensenrechtenschendingen worden vastgesteld. De recente veroordelingen van Frankrijk door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens leggen de vinger op de wonde voor wat één van de pijnpunten van moderne piraterijbestrijding betreft (langdurige detentie van piraterijverdachten in afwachting van vervolging), maar het mag duidelijk zijn dat daarmee niet alles gezegd is: het EHRM sprak zich binnen de piraterijcontext weliswaar enkel nog maar uit over vrijheidsberoving, maar toonde zijn potentieel om als internationaal forum voor de betwisting van allerlei mensenrecht kwesties inzake piraterijbestrijding te fungeren.²²⁰² Het werd snel duidelijk dat het absoluut noodzakelijk is om meer rekening te gaan houden met gewaarborgde mensenrechten: het gedrag van de betrokken staten moet aangepast worden, zodat flagrantere schendingen vermeden kunnen worden.

2.4.2.2 Extraterritoriale toepassing

2.4.2.2.1 Algemeen

Vooreerst moet even stilgestaan worden bij de extraterritoriale toepasbaarheid van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, zonder dewelke piraterijkwesties niet aan het EHRM zouden kunnen worden voorgelegd.²²⁰³ Het verdrag stelt dat verdragsstaten de gestipuleerde rechten moeten garanderen aan iedereen die zich binnen hun jurisdictie bevindt (*'everyone within their jurisdiction'*).²²⁰⁴ Dit betreft een deugdelijk criterium voor het toepassingsgebied van het verdrag, maar het wordt helaas niet altijd even consistent geïnterpreteerd en toegepast. In de *Bankovic*-zaak, waarin het Hof zich moest uitspreken over mensenrechtenschendingen die voortvloeiden uit NAVO-bombardementen op een telecommunicatietoren in Belgrado, interpreteerde men de term 'jurisdictie' zeer restrictief en ging men niet over tot extraterritoriale toepassing van het verdrag.²²⁰⁵ In de *Al Skeini*-zaak en de daarop voortbouwende rechtspraak werden de meest controversiële aspecten van het *Bankovic*-arrest echter verworpen en werd een duidelijke stelling ingenomen: het EVRM kan ook buiten het grondgebied van de lidstaten (de zogenaamde '*espace juridique*') van toepassing zijn indien er sprake is van effectieve controle (*'effective control'*).²²⁰⁶ Deze effectieve

²²⁰² Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 101-107.

²²⁰³ Zie o.a. R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 102-115; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 102-103; S. P. BODINI, "Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights", *European Journal of International Law* 2011, 830; M. MILANOVIC, *Extraterritorial Application of Human Rights Treaties: Law, Principles, and Policy*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 302 p.

²²⁰⁴ Zie artikel 1 EVRM.

²²⁰⁵ Zie EHRM, *Bankovic and Others v. Belgium and Others*, 2001.

²²⁰⁶ Zie EHRM, *Al Skeini and Others v. the United Kingdom*, 2011.

controle kan zowel op personen (*personal model*) als op gebieden (*spatial model*) worden uitgeoefend.²²⁰⁷ De toon was gezet: ondanks de principiële gebondenheid aan de territoria van de lidstaten, kan het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens dus ook gelden voor gewapende conflicten of andere operaties in overzeese gebieden, wat op lof kon rekenen en over het algemeen logisch werd geacht, aangezien mensenrechtenschendingen door militaire troepen van één van de verdragsstaten niet zomaar over het hoofd kunnen worden gezien omdat ze zich niet op eigen bodem voordoen.

2.4.2.2.2 Maritieme context

In de maritieme context roept extraterritoriale toepasbaarheid van mensenrechten wat meer vragen op, aangezien de voorwaarden niet in dezelfde mate ontwikkeld zijn als voor gelijkaardige acties aan land.²²⁰⁸ De complexe aard van piraterijbestrijdingsoperaties draagt ook bij tot de onzekerheid: het is immers niet evident om het EVRM zomaar toe te passen wanneer oorlogsschepen opereren in maritieme zones die niet onder de soevereiniteit van een staat vallen. Toch wordt algemeen aangenomen dat de internationaal erkende mensenrechten ook in dergelijke situaties van toepassing zijn.²²⁰⁹ Om alle twijfels weg te nemen, werd de toepasbaarheid van het verdrag bevestigd in enkele maritieme rechtszaken voor het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.²²¹⁰ In de recente zaken *Hassan and Others v. France* en *Ali Samatar and Others v. France*, waarin Frankrijk veroordeeld werd tot het betalen van een schadevergoeding aan piraterijverdachten, werd dan ook niet gediscussieerd over de toepassing van het verdrag en accepteerde Frankrijk onmiddellijk dat aan de voorwaarden van artikel 1 EVRM voldaan was.²²¹¹

De extraterritoriale toepasbaarheid van het EVRM kan aan de hand van verschillende criteria en redeneringen gerechtvaardigd worden, afhankelijk van de omstandigheden.²²¹² Het is belangrijk om op te merken dat deze niet steeds los van elkaar staan: om jurisdictie van een bepaalde staat aan te tonen, wordt soms gesteund op een veelvoud aan criteria, die elkaar gedeeltelijk kunnen overlappen.²²¹³ Indien rechtshandavingsmaatregelen aan boord van een oorlogs- of staatsschip worden genomen, kan de gelding van de mensenrechtelijke verplichtingen ten aanzien van de betrokken staat simpel verklaard worden door het principe van de exclusieve bevoegdheid van de vlaggenstaat: als de vlaggenstaat het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens heeft onderschreven, dan lijkt het logisch dat de in het verdrag gewaarborgde mensenrechten van toepassing zijn aan boord van het schip.²²¹⁴ Het EHRM verwees reeds naar de exclusieve

²²⁰⁷ Het onderscheid kent wel enkele gevolgen: er wordt vaak geponeerd dat in geval van effectieve controle over een gebied alle mensenrechten moeten worden gegarandeerd, terwijl bij controle over een persoon enkel de mensenrechten moeten worden gewaarborgd die relevant zijn voor de toestand waarin de betrokken persoon zich bevindt (zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 103).

²²⁰⁸ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857-858; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 139-142.

²²⁰⁹ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857-858; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 103-104.

²²¹⁰ Zie o.a. EHRM, *Women on Waves and Others v. Portugal*, 2009; EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010; EHRM, *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, 2012.

²²¹¹ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 103-104.

²²¹² Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857-858; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 104.

²²¹³ Cf. EHRM, *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, 2012.

²²¹⁴ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 104.

bevoegdheid van de vlaggenstaat als een typisch geval van extraterritoriale jurisdictie en paste het ook zo toe in zijn rechtspraak.²²¹⁵ Extraterritoriale toepasbaarheid van het EVRM kan in dergelijke situaties bovendien via het 'effectieve controle'-criterium verantwoord worden: schepen in de zin van artikel 107 LOSC bestaan immers voornamelijk uit publieke actoren, die volledige controle uitoefenen over het schip en de personen aan boord.²²¹⁶

Wanneer rechtshandavingsmaatregelen niet aan boord van een oorlogs- of staatsschip worden genomen, maar binnen de context van het tot stoppen brengen en aan boord gaan van een verdacht schip, lijkt het 'effectieve controle'-criterium de meest voor de hand liggende rechtsbasis om extraterritoriale toepassing van het EVRM te ondersteunen.²²¹⁷ Wanneer een aanhouding wordt verricht, lijkt er zich geen enkel probleem te stellen, gelet op de klaarblijkelijke controle die dan over de persoon wordt uitgeoefend, maar het is minder duidelijk of de in het EVRM beschreven mensenrechten ook van toepassing zijn vooraleer de controle over een schip of de personen aan boord wordt verworven.²²¹⁸ Gelet op het feit dat verdachte schepen vaak trachten te vermijden dat ze tot stoppen worden gebracht, maar de bemanning toch het slachtoffer kan worden van mensenrechtenschendingen door onrechtmatig gebruik van geweld, is het belangrijk om erop te wijzen dat rechtspraak van het EHRM bepaalt dat er ook sprake kan zijn van effectieve controle over personen wanneer deze zich (nog) niet in handen van rechtshandavingspersoneel bevinden, indien er een nauw causaal verband bestaat tussen de handelingen van de staat en de opgelopen verwondingen.²²¹⁹ In enkele maritieme zaken werd dit nog concreter ingevuld: men oordeelde dat de in het EVRM gewaarborgde mensenrechten extraterritoriale toepassing krijgen vanaf het moment dat een schip onderschept wordt²²²⁰ en dus reeds voor er aan boord wordt gegaan.²²²¹ De redenering hierachter luidt als volgt: hoewel verdachten de vestiging van fysieke controle over hun persoon, wat tot een onmiskenbare vervulling van het 'effectieve controle'-criterium zou leiden, misschien nog trachten af te wenden, kunnen ze geen kant op en blijkt dit onvermijdelijk.

Met betrekking tot rechtshandavingsacties tegen Somalische piraterij onder het mandaat van de VN-Veiligheidsraad worden nog andere theorieën opgeworpen om extraterritoriale toepasbaarheid van het EVRM te rechtvaardigen. Zo wordt door sommigen gesteld dat de betrokken staten op basis

²²¹⁵ Zie o.a. EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010; EHRM, *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, 2012; EHRM, *Bankovic and Others v. Belgium and Others*, 2001.

²²¹⁶ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 105-106.

²²¹⁷ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 106.

²²¹⁸ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857-858; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 104.

²²¹⁹ Zie o.a. EHRM, *Andreou v. Turkey*, 2009; EHRM, *Isaak and Others v. Turkey*, 2006.

²²²⁰ De term 'onderschepping' ('interception') wordt weliswaar niet precies gedefinieerd in het internationaal recht, maar omvat in elk geval het gebruik van dwang om fysieke controle over een schip te verkrijgen (zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 105; E. PAPASTAVRIDIS, *The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, Oxford, Hart Publishing, 2014, 61; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 106).

²²²¹ In *Women on Waves and Others v. Portugal* verklaarde het Hof dat het EVRM van toepassing was door het loutere feit dat een Portugees oorlogsschip een Nederlands schip onderschepte op volle zee: men wou zo een toegangsverbod tot de Portugese wateren handhaven, maar ging nooit aan boord van het Nederlands schip. Deze rechtspraak werd bevestigd in de *Medvedyev*-zaak (zie EHRM, *Women on Waves and Others v. Portugal*, 2009; EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 857-858; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 105).

van het *spatial model* effectieve controle over de Somalische territoriale zee en aangrenzende volle zee uitoefenen door de aanwezigheid van oorlogsschepen en de intensieve patrouilles die in dit gebied worden uitgevoerd.²²²² Hoewel critici dit maar een wankel rechtsgrond achten, aangezien het welomlijnd mandaat en de resulterende functionele restricties haaks lijken te staan op de algemene gelding van het EVRM²²²³, blijkt uitoefening van jurisdictie op basis van een permissieve regel van internationaal recht echter voldoende basis te bieden voor de principiële toepassing van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens: wanneer een verdragsstaat in overeenstemming met een verdrag, bindende resolutie of internationaal gewoonterecht publieke taken uitoefent buiten zijn grondgebied, is deze verantwoordelijk voor mogelijke schendingen van het EVRM.²²²⁴ Elke rechtshandavingsoperatie ter bestrijding van piraterij die overeenkomstig het internationaal zeerecht (op volle zee)²²²⁵ of met de toestemming van de kuststaat (in de territoriale zee of aan land)²²²⁶ wordt uitgevoerd, blijkt dus aan de voorwaarden van artikel 1 EVRM te voldoen: de in verschillende resoluties verwoorde autorisatie om alle noodzakelijke maatregelen te nemen om Somalische piraterij en *armed robbery against ships* tegen te gaan, brengt personen die aan deze handavingsmaatregelen onderworpen worden automatisch onder de controle van de betrokken staat, waardoor het EVRM toepassing geniet.²²²⁷

Zorgvuldige analyse van bovenstaande theorie, die extraterritoriale toepassing van het EVRM laat steunen op een normatieve basis en niet op een feitelijk criterium, wijst op een probleem: indien deze redenering strikt wordt gevolgd, zou dit namelijk impliceren dat staten in geval van rechtsgeldige uitoefening van hun internationaalrechtelijke bevoegdheden beperkt worden door het EVRM, terwijl illegale extraterritoriale handelingen zonder enige rechtsbasis aan geen enkele controle onderworpen worden en de gewaarborgde mensenrechten aan hun laars kunnen lappen.²²²⁸ Er moet echter opgemerkt worden dat de vaststelling van jurisdictie op grond van deze theorie niet noodzakelijk uitsluit dat men ook op basis van *de facto* effectieve controle tot

²²²² Bepaalde auteurs menen zelfs dat de aanwezigheid van één oorlogsschip kan volstaan om effectieve controle uit te oefenen over de zone die binnen vuurbereik ligt (zie S. P. BODINI, "Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights", *European Journal of International Law* 2011, 844; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 106-108; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 104).

²²²³ Zie noot 896.

²²²⁴ Zie EHRM, *Al Skeini and Others v. the United Kingdom*, 2011; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 105-106.

²²²⁵ De bevestiging van het principe van de exclusieve bevoegdheid van de vlaggenstaat door het EHRM bewees eerder al dat jurisdictie voorzien in het internationaal zeerecht over het algemeen aanvaard wordt als geldige basis voor extraterritoriale toepassing van het EVRM (zie I. PAPANICOPULU, "International judges and the protection of human rights at sea" in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA en C. RAGNI (eds.), *International Courts and the Development of International Law*, Den Haag, Asser Press, 2013, 540; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 105-106).

²²²⁶ Aangezien Resolutie 1851 rechtshandavingsacties op Somalisch grondgebied toelaat, kunnen ook deze handelingen afgetoetst worden aan het EVRM, indien ze te kaderen vallen binnen de grenzen van de missie (zie Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008)).

²²²⁷ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 106.

²²²⁸ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 106-107.

extraterritoriale toepassing van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens kan overgaan, maar dit ligt helaas iets moeilijker.²²²⁹

2.4.2.3 Toerekenbaarheid

Vooraleer de substantieve mensenrechtenkwesties kunnen worden behandeld, dient nog een laatste juridische problematiek besproken te worden met betrekking tot extraterritoriale rechtshandavingsacties binnen het kader van militaire operaties onder de koepel van regionale organisaties: de toerekenbaarheid aan de staat.²²³⁰ Er bestaat immers heel wat discussie over de vraag of dergelijke handelingen en de eventuele mensenrechtelijke inbreuken die eruit voortvloeien aan de betrokken staat, dan wel aan de regionale organisatie moeten worden toegerekend. Indien een staatsorgaan volledig ter beschikking wordt gesteld van een internationale organisatie, gaat men er immers van uit dat de link met de staat tijdelijk wordt doorgesneden, waardoor de verantwoordelijkheid volledig bij de organisatie komt te liggen.²²³¹ Wanneer er geen sprake is van volledige terbeschikkingstelling, kunnen enkel handelingen die onder de effectieve controle van de organisatie vallen aan deze laatste worden toegerekend.²²³² De precieze betekenis van 'effectieve controle' is dan dus weer cruciaal en er bestaan daarnaast nog andere onzekerheden, waaronder de mogelijkheid van dubbele toerekenbaarheid.²²³³ Belangrijke precedentes leken te suggereren dat 'ultimate authority and control' (wat leidt tot toerekenbaarheid aan de internationale organisatie) steeds aanwezig zijn bij acties die op basis van hoofdstuk VII van het VN-Handvest geautoriseerd worden²²³⁴, maar dit werd resoluut tegengesproken door de *International Law Commission*²²³⁵ en werd nadien ook ontkracht door recentere rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.²²³⁶ Nationale rechtspraak met betrekking tot Somalische piraterijbestrijding legde ook de

²²²⁹ Cf. EHRM, *Issa and Others v. Turkey*, 2004; EHRM, *Pad and Others v. Turkey*, 2007; EHRM, *Isaak v. Turkey*, 2008.

²²³⁰ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 116-130; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 107-112; E. PAPASTAVRIDIS, "Allocating Responsibility between EU and Member States: The Case of Piracy off Somalia" in G. ANDREONE, G. BEVILACQUA, G. CATALDI en C. CINELLI, *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Napels, Giannini Editore, 2013, 91-108; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 147-148.

²²³¹ Zie artikel 6 Draft Articles on the Responsibility of International Organizations, *ILC Doc. A/66/10* (2011).

²²³² Zie artikel 7 Draft Articles on the Responsibility of International Organizations, *ILC Doc. A/66/10* (2011).

²²³³ Zie o.a. *Mukeshimana-Ngulinzira and Others v. Belgium and Others*, Rb. Brussel 8 december 2010, RG No. 04/4807/A en 07/15547/A; *R (Al-Jedda) v. Secretary of State for Defence*, House of Lords 12 december 2007, Opinion of Lord Rodger of Earlsferry, UKHL 58; *Hasan Nuhanovic v. the Netherlands*, Hof van Beroep Den Haag 5 juli 2011, LJN BR5388; *The Netherlands (Ministry of Defence and Ministry of Foreign Affairs) v. Nuhanovic*, Hoge Raad der Nederlanden 6 september 2013, NJB 2013, 1974; L. CONDORELLI, "De la responsabilité internationale de l'ONU et/ou de l'État d'envoi lors d'actions de Forces de Maintien de la Paix: l'écheveau de l'attribution (double?) devant le juge néerlandais", *Questions of International Law*, 11 mei 2014; P. D'ARGENT, "State organs placed at the disposal of the UN, effective control, wrongful abstention and dual attribution of conduct", *Questions of International Law*, 11 mei 2014.

²²³⁴ Zie EHRM, *Behrami v. France*, 2007; EHRM, *Saramati v. France, Germany and Norway*, 2007.

²²³⁵ De ILC meende dat er niet over een terbeschikkingstelling van nationale troepen aan de Verenigde Naties kan worden gesproken, aangezien deze organisatie niet over operationele verantwoordelijkheid voor militaire acties beschikt. Zelfs indien men ervan uitgaat dat nationale legercontingenten ter beschikking worden gesteld van de VN, kan de beperkte monitoring door de VN-Veiligheidsraad volgens de ILC nauwelijks als 'effectieve controle' worden bestempeld (zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 108).

²²³⁶ Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens begon sinds de *Al-Jedda*-zaak afstand te nemen van zijn eerdere uitspraken en houdt doorgaans de verdragsstaten verantwoordelijk voor inbreuken die voortvloeien uit extraterritoriale militaire aanwezigheid op basis van een resolutie van de VN-Veiligheidsraad (zie EHRM, *Al-*

verantwoordelijkheid bij de betrokken staat: Duitsland claimde weliswaar dat mogelijke inbreuken bij de overdracht van een piraterijverdachte, die door een Duits fregat binnen het kader van Operatie Atalanta gearresteerd werd, aan de EU moesten worden toegerekend, maar de Duitse rechters concludeerden dat de overdrachtsbeslissing duidelijk door de Duitse autoriteiten was genomen, ondanks de integratie van het fregat binnen de structuur van *EUNAVFOR*.²²³⁷ De EU oefent weliswaar doorgedreven normatieve en operationele controle uit, maar deelnemende staten behouden hun rechten en plichten tijdens de dagelijkse werkzaamheden: de marinecontingenten kunnen niet gekwalificeerd worden als organen van de EU, maar zijn geïntegreerd in haar missie via een *chain of command* die tot de Raad van de Europese Unie leidt, zonder de link met de deelnemende staat door te knippen.²²³⁸

In de recente piraterijzaken voor het Europees Hof voor de Rechten van de Mens werd de kwestie niet besproken: Frankrijk wierp het argument niet op en het Hof onderzocht het ook niet ambtshalve, wat lijkt te bevestigen dat staten die betrokken zijn bij multinationale piraterijbestrijdingsoperaties niet zomaar de toerekening aan de overkoepelende organisatie kunnen invoeren als bescherming tegen veroordelingen wegens mensenrechtenschendingen.²²³⁹ Het is namelijk aangewezen om zeer omzichtig om te gaan met het vaststellen van toerekenbaarheid aan een organisatie, want dit leidt tot een lacune in de rechtsbescherming: internationale organisaties genieten immuniteit voor nationale rechtbanken en kunnen niet voor het EHRM worden gebracht.²²⁴⁰ De praktijk blijkt dus aan te tonen dat er binnen het kader van piraterijbestrijding steeds plaats is voor toerekenbaarheid aan de betrokken staat, waardoor nationale en internationale procedures kunnen worden opgestart. Het kan echter niet ontkend worden dat een cruciaal concept als staatsverantwoordelijkheid binnen deze context niet duidelijk gereguleerd is en dat multinationale militaire operaties in het buitenland altijd aanleiding kunnen geven tot netelige discussies, aangezien het 'effectieve controle'-criterium een *ad hoc*-beoordeling vereist.²²⁴¹

2.4.3 Detentie van piraterijverdachten vs. recht op vrijheid

2.4.3.1 Situeren

Vrijheidsberoving van piraterijverdachten in afwachting van hun vervolging of overdracht lijkt meer dan eens te botsen met de heersende mensenrechtenstandaarden. Zo schrijft het recht op vrijheid overeenkomstig artikel 5 EVRM onder meer voor dat deze enkel in bepaalde gevallen kan worden

Jedda v. the United Kingdom, 2011; EHRM, *Al-Saadoon and Mufdhi v. the United Kingdom*, 2009; EHRM, *Hassan v. the United Kingdom*, 2014).

²²³⁷ Zie *Re 'MV Courier'*, Verwaltungsgericht Köln 11 november 2011, K 4280/09; *Re 'MV Courier'*, Oberverwaltungsgericht Münster 18 september 2014, A 2948/11; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 112.

²²³⁸ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 109.

²²³⁹ Zie EHRM, *Ali Samatar and Others v. France*, 2014; EHRM, *Hassan and Others v. France*, 2014.

²²⁴⁰ Zie o.a. EHRM, *Stichting Mothers of Srebrenica and Others v. the Netherlands*, 2013; A. SARI, "Jurisdiction and International Responsibility in Peace Support Operations: The Behrami and Saramati Cases", *Human Rights Law Review* 2008, 167-168; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 107.

²²⁴¹ Velen menen dan ook dat hantering van een duidelijke regel dat een staat of organisatie in principe altijd verantwoordelijk is voor de handelingen van zijn organen, zelfs binnen de context van complexe militaire operaties, een goede zet zou zijn met het oog op rechtszekerheid en adequate rechtsbescherming (zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 112).

ontnomen en dat dit steeds conform een wettelijk voorgeschreven procedure moet gebeuren.²²⁴² Er wordt bepaald dat een verdachte onverwijld op de hoogte moet worden gebracht van de redenen van zijn arrestatie en van alle beschuldigingen aan zijn adres, prompt voor een rechter moet worden gebracht en binnen een redelijke termijn berecht dient te worden.²²⁴³ Indien zijn recht op vrijheid wordt geschonden, heeft de persoon recht op een schadevergoeding van de betrokken staat.²²⁴⁴ Gelet op de specifieke omstandigheden waarin aanhoudingen en detenties plaatsvinden binnen de context van piraterijbestrijding, is het niet verwonderlijk dat niet steeds aan de strikte voorwaarden kan worden voldaan en dat er meer dan eens problemen optreden. De rechtsbasis voor de vrijheidsberoving van piraterijverdachten wordt immers vaak in vraag gesteld en het is heel moeilijk om piraterijverdachten, aangehouden op plaatsen die duizenden kilometers verwijderd zijn van het land van berechting, prompt voor een rechter te brengen.

Om deze problemen te omzeilen, spelen velen met het idee om het recht op vrijheid enkel van toepassing te verklaren op daadwerkelijke vrijheidsberovingen en niet op loutere beperkingen van de bewegingsvrijheid.²²⁴⁵ EUNAVFOR probeerde hierop in te spelen door aan de specifieke bewoordingen te sleutelen en zo op subtile wijze te rechtvaardigen dat het om uitzonderlijke omstandigheden gaat, die niet aan het normaal wettelijk kader onderworpen zijn. De rechtsbasis van EUNAVFOR ontwijkt bijvoorbeeld (voor zover de respectieve talen dit toelaten) termen die normaal op vrijheidsberovingen wijzen: zo wordt in de Franse versie gebruikgemaakt van '*appréhender*' en '*retenir*' (in plaats van '*arrêter*' en '*détenir*') en is er in de Duitse versie sprake van '*festgenommen*' en '*Festnahme*' (in plaats van '*festgehalten*' en '*Festhalten*').²²⁴⁶ Het betreft een bewuste beslissing: door het zelf niet als een arrestatie of detentie te bestempelen, hoopt men mogelijke toetsing aan artikel 5 EVRM te vermijden. Dit achterpoortje lijkt echter weinig effect te hebben: het Europees Hof voor de Rechten van de Mens benadrukte reeds meermaals dat het een autonome interpretatie van de begrippen 'vrijheidsberoving' ('*deprivation of liberty*'), 'arrestatie' ('*arrest*') en 'detentie' ('*detention*') hanteert.²²⁴⁷ Bij de kwalificatie van handelingen wordt gekeken naar de specifieke gevolgen die deze teweegbrengen, ongeacht de termen die erop gekleefd worden: indien acties resulteren in een feitelijke vrijheidsberoving, is artikel 5 EVRM van toepassing. Net als in het BUPO-verdrag wordt dit concept heel breed opgevat en omvat het verstoringen van de persoonlijke vrijheid in alle mogelijke vormen. Er wordt dus uitgegaan van een functionele interpretatie en bewust aangepaste terminologie haalt niet veel uit. Dit betekent echter niet dat het EHRM op geen enkele wijze rekening houdt met de buitengewone omstandigheden waarin aanhoudingen en detenties van piraterijverdachten noodgedwongen plaatsvinden.

²²⁴² Zie artikel 5, §1 EVRM.

²²⁴³ Zie artikel 5, §2-3 EVRM.

²²⁴⁴ Zie artikel 5, §4 EVRM.

²²⁴⁵ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 153.

²²⁴⁶ Zie Gemeenschappelijk optreden 2008/749/GBVB van de Raad van 19 september 2008 inzake de militaire coördinatie door de Europese Unie ter ondersteuning van Resolutie 1816 (2008) van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (EU NAVCO), P.B. L 252/39 van 20 september 2008.

²²⁴⁷ Zie o.a. EHRM, *Khlaifia and Others v. Italy*, 2016; EHRM, *Creangă v. Romania*, 2012; EHRM, *H.L. v. the United Kingdom*, 2005; EHRM, *H.M. v. Switzerland*, 2002.

2.4.3.2 Artikel 5, §1 EVRM

Artikel 5, §1 EVRM komt vaak in het spel wegens het ontbreken van een adequate rechtsgrond (*substantive lawfulness*) of een wettelijk voorgeschreven procedure (*procedural lawfulness*).²²⁴⁸ Sommigen stellen de rechtsbasis van de VN-resoluties ter bestrijding van Somalische piraterij ernstig in vraag, aangezien deze niet aan de vereiste standaarden zou voldoen. Vooral met betrekking tot *armed robbery against ships* lijkt de wettelijke basis voor vrijheidsberoving nogal mager te zijn: het geografisch gebied waarbinnen de handelingen kunnen plaatsvinden en de aan de basis liggende verdenkingen zijn goed omschreven, maar het wordt niet duidelijk gemaakt tegen wie deze acties precies kunnen worden ondernomen.²²⁴⁹ *Armed robbery against ships* wordt immers niet gedefinieerd in het Internationaal Zeerechtverdrag of de resoluties van de VN-Veiligheidsraad en de term wordt allesbehalve consistent gebruikt. Met betrekking tot *procedural lawfulness* voldoen de resoluties ook allerminst aan de vereisten van artikel 5, §1 EVRM. Artikel 105 LOSC, dat de internationaalrechtelijke basis voor de aanhouding van piraterijverdachten vormt en waarop de bewuste resoluties van de VN-Veiligheidsraad gesteund zijn, lijkt eveneens met dit probleem te kampen: puur inhoudelijk is er wel sprake van een toereikende rechtsgrond, maar de bepaling bevat geen enkele procedurele component, die op precieze en duidelijke wijze verklaart wat de verdachte te wachten staat en welke rechten hij kan uitoefenen.²²⁵⁰

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens leek deze zienswijze te volgen toen het in *Hassan and Others v. France*²²⁵¹ een inbreuk op artikel 5, §1 EVRM vaststelde.²²⁵² Het Hof merkte weliswaar op dat er plausibele redenen waren om de betrokken Somaliërs te verdenken en benadrukte dat er op basis van Resolutie 1816 van de VN-Veiligheidsraad werd gehandeld en dat alles strookte met het internationaal recht, maar besloot dat het toepasselijk recht op dat moment niet aan de kwaliteitsstandaarden van zijn gevestigde rechtspraak voldeed. Hoewel de interventie en aanhouding door de Franse autoriteiten in de Somalische territoriale zee op basis van Resolutie 1816 'foreseeable' werd geacht, rekening houdend met de omstandigheden van de zaak, verduidelijkte het toepasselijk recht immers nergens de vormen en voorwaarden van vrijheidsberoving waaraan men, in afwachting van verschijning voor een bevoegde rechter, kon worden blootgesteld. Het Hof concludeerde bijgevolg dat het toepasselijk recht niet voldoende bescherming bood tegen arbitraire inbreuken op het recht op vrijheid en besloot dat artikel 5, §1 EVRM in deze zaak geschonden werd.

²²⁴⁸ Zie o.a. A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 222-227.

²²⁴⁹ Zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008).

²²⁵⁰ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 226.

²²⁵¹ Drie Somaliërs werden ervan verdacht in september 2008 het Franse jacht *Carré d'As* te hebben gekaapt en de bemanning te hebben beroofd en gegijzeld. Een operatie om de gijzelaars te bevrijden werd opgezet en overeenkomstig Resolutie 1816 van de VN-Veiligheidsraad slaagden Franse troepen er twee weken later in om de piraten te overmeesteren in de Somalische territoriale zee en de gijzelaars te bevrijden. Bij de operatie, die uitdraaide op een heus vuurgevecht, liet één van de verdachten het leven en konden zes Somaliërs, waaronder de drie eisers, gearresteerd worden. Na ongeveer zes dagen op een Frans oorlogsschip werden de verdachten naar een legerbasis in Djibouti overgeplaatst, vanwaar ze de volgende dag richting Frankrijk vlogen. Eens de verdachten in Frankrijk aankwamen, werden ze twee dagen later voor een onderzoeksrechter gebracht, die ze in staat van verdenking plaatste (zie EHRM, *Hassan and Others v. France*, 2014).

²²⁵² Zie K. WILLAERT, "Mensenrechten en piraterijvervolg: een moeilijke relatie", *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 174-188.

Sommigen menen dat de vaststelling van een inbreuk op artikel 5, §1 EVRM onredelijk was, aangezien het Hof in *Medvedyev and Others v. France*²²⁵³, een eerdere zaak omtrent een Cambodjaans vrachtschip dat werd aangehouden op vermoeden van drugssmokkel, via een *obiter dictum* een onderscheid maakte tussen de minimalistische bepalingen omtrent aanhouding en detentie inzake overzeese drugstrafiek²²⁵⁴ enerzijds en de gedetailleerdere provisies in het kader van piraterijbestrijding²²⁵⁵ anderzijds.²²⁵⁶ Het concludeerde dat artikel 108 LOSC, in tegenstelling tot de bepalingen met betrekking tot piraterij, geen uitzondering op het principe van de exclusieve bevoegdheid van de vlaggenstaat bevat en bijgevolg niet als ‘sufficient legal basis’ kan worden aangemerkt om een schip tegen te houden en de bemanning te arresteren. Het EHRM gaf op deze manier dus duidelijk aan dat de piraterijprovisies in principe wel de test van artikel 5, §1 EVRM zouden moeten doorstaan en als voldoende wettelijke basis kunnen worden aangemerkt.²²⁵⁷ Het ging in *Medvedyev and Others v. France* weliswaar om aanhouding van schepen op volle zee, maar doordat VN-resoluties de mogelijkheid creëren om op dezelfde wijze in de Somalische territoriale zee te handelen en in de toestemming van de Somalische overheid werd voorzien, zou ook in deze gevallen niet tot een inbreuk mogen worden besloten.²²⁵⁸ Anderen oordelen echter dat de beslissing van het Hof wel te rechtvaardigen valt, aangezien deze hoofdzakelijk werd ingegeven door tekortkomingen van de Franse wetgeving, die reeds voor de uitspraak van het Hof erkend werden door een circulaire van het Franse ministerie van Justitie en vervolgens het voorwerp uitmaakten van een amendement.²²⁵⁹ Men besluit dat de strikte standaarden van artikel 5, §1 EVRM vereisen dat het heersend internationaal recht met betrekking tot piraterij gepreciseerd wordt door specifieke nationale wetgeving, die in duidelijke procedurele bepalingen voorziet.²²⁶⁰ De toenmalige Franse wetgeving voldeed blijkbaar niet aan de verwachtingen en dit leidde tot een inbreuk op artikel 5, §1 EVRM. Het lijkt dus zeer belangrijk om over deugdelijke nationale wetgeving inzake vrijheidsberoving te beschikken en daarom wordt de Belgische piraterijwetgeving verder in dit deel kort geanalyseerd.

2.4.3.3 Artikel 5, §3 EVRM

Artikel 5, §3 EVRM, dat prompte verschijning voor een rechter vooropstelt, houdt het fundamenteel principe van *habeas corpus* in en wordt door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens als één van de cruciale beschermingsbepalingen tegen willekeurige vrijheidsberoving gezien.²²⁶¹ Het vergt evenwel weinig uitleg dat deze vereiste nogal moeilijk ligt binnen de context van piraterijbestrijding,

²²⁵³ Zie EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010.

²²⁵⁴ Zie artikel 108 LOSC.

²²⁵⁵ Zie artikel 101-107 en 110 LOSC.

²²⁵⁶ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 384; K. WILLAERT, “Mensenrechten en piraterijvervolg: een moeilijke relatie”, *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 181.

²²⁵⁷ Zie S. P. BODINI, “Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights”, *European Journal of International Law* 2011, 831-832.

²²⁵⁸ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 384; K. WILLAERT, “Mensenrechten en piraterijvervolg: een moeilijke relatie”, *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 185-186.

²²⁵⁹ Zie T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 116.

²²⁶⁰ In de Duitse *MV Courier*-zaak werden de relevante artikels van het Internationaal Zeerechtverdrag echter wel als voldoende rechtsbasis beschouwd voor detentie in het licht van artikel 5, §1 EVRM (zie *Re ‘MV Courier’*, Verwaltungsgericht Köln 11 november 2011, K 4280/09; A. PETRIG, “Arrest, Detention and Transfer of Piracy Suspects: A Critical Appraisal of the German Courier Case Decision” in G. ANDREONE, G. BEVILACQUA, G. CATALDI en C. CINELLI, *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Napels, Giannini Editore, 2013, 155-161).

²²⁶¹ Zie o.a. EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010, §117-118; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 116.

aangezien aangehouden piraterijverdachten door de grote afstand en uiteenlopende praktische problemen vaak niet onmiddellijk voor een rechter kunnen worden gebracht. Het EHRM toont zich op vlak van aanhoudingen op zee echter begripvol: de tijd tussen de aanhouding en de aankomst in het land van berechting kan in principe gerechtvaardigd worden door uitzonderlijke omstandigheden ('*wholly exceptional circumstances*') en maakt dus geen inbreuk uit op artikel 5, §3 EVRM.²²⁶² De gevestigde rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, die stelt dat elke hechtenis die vier dagen overschrijdt in principe te lang is²²⁶³ en zelfs kortere periodes in strijd acht indien er zich geen bijzondere moeilijkheden voordoen die snellere verschijning voor de rechter verhinderen²²⁶⁴, wordt in dergelijke situaties dus niet aangehouden. Ook in de recente piraterijzaken *Hassan and Others v. France* en *Ali Samatar and Others v. France*²²⁶⁵ volgde het Hof deze redenering en werd de periode van hechtenis alvorens de verdachten in het land van berechting aankwamen niet als een schending van het verdrag gezien: er was geen enkele aanwijzing dat de verplaatsing langer dan nodig had geduurd, gezien de moeilijkheden bij het uitvoeren van een dergelijke operatie vanuit een gevoelig gebied als de Hoorn van Afrika en gelet op het feit dat de vluchten in beide gevallen onmiddellijk na het verkrijgen van de toestemming van de Somalische autoriteiten geregeld werden.²²⁶⁶ In eerdere rechtspraak werd zelfs gesteld dat het niet aan het Hof toekomt om te oordelen of een staat andere middelen had kunnen inzetten om een verdachte sneller in het land van berechting te krijgen: er bestaat dus geen verplichting om het snelste schip of luchtvaartuig te gebruiken en er wordt evenmin verwacht dat er zich een bevoegde rechter aan boord van één van de oorlogsschepen of in de dichtstbijzijnde militaire basis bevindt.²²⁶⁷

Deze welwillende houding van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens kent echter een keerzijde: wanneer de verdachten in het land van berechting zijn aangekomen, dienen ze zeer snel voor een rechter te worden gebracht.²²⁶⁸ In *Hassan and Others v. France* en *Ali Samatar and Others v. France* werd uiteindelijk toch een inbreuk op artikel 5, §3 EVRM vastgesteld omdat de piraterijverdachten, eenmaal aangekomen in Frankrijk, nog 48 uur in hechtenis werden gehouden alvorens ze voor een onderzoeksrechter verschenen.²²⁶⁹ In geen van beide zaken meende het EHRM hiervoor een rechtvaardiging te vinden en het stelde dat dit onmiddellijk bij hun aankomst op Franse

²²⁶² Zie o.a. EHRM, *Rigopoulos v. Spain*, 1999; EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010; EHRM, *Vassis and Others v. France*, 2013; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 66-67; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 116.

²²⁶³ Zie o.a. EHRM, *McKay v. the United Kingdom*, 2006; EHRM, *Năstase-Silivestru v. Romania*, 2007; EHRM, *Oral and Atabay v. Turkey*, 2009.

²²⁶⁴ Zie o.a. EHRM, *Kandzhov v. Bulgaria*, 2008; EHRM, *İpek and Others v. Turkey*, 2009; EHRM, *Gutsanovi v. Bulgaria*, 2013.

²²⁶⁵ De feiten dateren van april 2008, toen het Frans cruiseschip *Le Ponant* voor de Somalische kust werd overmeesterd. Op het moment van de kaping waren er geen passagiers aan boord, maar dertig crewleden van het schip, waaronder twintig Franse staatsburgers, werden een week lang gegijzeld en pas na betaling van losgeld vrijgelaten. De Franse staat zette echter alle middelen in om de daders te pakken te krijgen en nog op diezelfde dag van de vrijlating van de gijzelaars werden zes verdachten overeenkomstig Resolutie 1851 van de VN-Veilighedsraad op Somalische bodem gearresteerd. Vier dagen later, vanaf het moment dat de Somalische autoriteiten hun toestemming verleenden, werden ze overgevlogen naar Frankrijk, waar ze twee dagen later voor een onderzoeksrechter verschenen en in staat van verdenking werden geplaatst (zie EHRM, *Ali Samatar and Others v. France*, 2014).

²²⁶⁶ Zie EHRM, *Ali Samatar and Others v. France*, 2014; EHRM, *Hassan and Others v. France*, 2014.

²²⁶⁷ Zie EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010.

²²⁶⁸ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 117; K. WILLAERT, "Mensenrechten en piraterijvervolg: een moeilijke relatie", *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 177-178.

²²⁶⁹ Zie EHRM, *Ali Samatar and Others v. France*, 2014; EHRM, *Hassan and Others v. France*, 2014.

bodem had moeten gebeuren. Er zaten heel wat dagen tussen de beslissing van de Franse autoriteiten om te interveniëren en de aankomst van de eisers in Frankrijk (11 dagen in *Ali Samatar and Others v. France* en meer dan 18 dagen in *Hassan and Others v. France*) en het Hof was van mening dat Frankrijk gebruik had moeten maken van die tijd om de nodige voorbereidingen te treffen, zodat de verdachten prompt voor de bevoegde rechter konden worden gebracht. Het Hof herhaalde immers dat het doel van artikel 5, §3 EVRM erin bestaat om het opsporen van mishandelingen te faciliteren en elke ongerechtvaardigde inbreuk op de persoonlijke vrijheid zoveel mogelijk in te perken door middel van een initiële controle door een bevoegde autoriteit binnen een strikte tijdsperiode. De Franse overheid voerde aan dat de bijkomende hechtenisduur noodzakelijk was met het oog op het onderzoek, maar het EHRM volgde dit argument niet en verduidelijkte dat de rechtspraak van het Hof, die stelt dat een wachtperiode van twee of drie dagen voor de eerste verschijning voor een rechter niet noodzakelijk in strijd is met artikel 5, §3 EVRM, niet tot doel heeft om de overheden de mogelijkheid te bieden om hun onderzoek te verdiepen. Samengevat: de overzeese hechtenisduur was gerechtvaardigd wegens 'totaal uitzonderlijke omstandigheden', maar de bijkomende vertraging op Franse bodem, alvorens de verdachten voor een rechter verschenen en er formele tenlasteleggingen werden geformuleerd, was niet geoorloofd en werd door het Hof in strijd met artikel 5, §3 EVRM geacht. Er kan dus gesteld worden dat het Hof de 'promptness'-vereiste nog strikter interpreteert indien de hechtenis in het land van berechting voorafgegaan wordt door een periode van effectieve vrijheidsberoving, zoals de detentie van personen op zee.²²⁷⁰

2.4.3.4 Algemene beoordeling

Sommigen respecteerden de rechtspraak van het EHRM, die rekening hield met de specificiteit van de piraterijproblematiek zonder afbreuk te doen aan de fundamentele rechten van de verdachten, maar het mag niet verbazen dat er vooral grote kritiek werd geuit: uitbetaling van schadevergoeding aan piraten leek de omgekeerde wereld en werd als een nefaste trend voor de globale piraterijbestrijding beschouwd.²²⁷¹ De besproken zaken kregen onmiddellijk navolging in Denemarken en dit zorgde voor olie op het vuur.²²⁷² De publieke opinie meende dat er al voldoende redenen voor weigerachtigheid waren bij vervolgende staten, zoals hoge transport- en procedurekosten, bewijsproblemen, moeilijkheden op vlak van opsluiting en potentiële asielaanvragen.²²⁷³ Het vergt dus geen verdere uitleg dat een bijkomend obstakel, in de vorm van

²²⁷⁰ Zie o.a. EHRM, *Vassis and Others v. France*, 2013.

²²⁷¹ Zie o.a. "A European Court Is Wrong about France", *American Thinker*, 22 december 2014; "IMB concern over pirate payouts", *Maritime Security Review*, 29 december 2014; "Second case of pirate compensation draws bitter criticism", *OceanusLive*, 11 december 2014.

²²⁷² Negen Somalische piraterijverdachten kregen elk meer dan 2500 euro schadevergoeding toegewezen en werden bovendien niet verder vervolgd door de Deense autoriteiten, aangezien ze na een poging tot kaping van een Deens schip in november 2013 ongeveer 13 dagen in hechtenis werden gehouden alvorens ze via videolink voor een bevoegde rechter verschenen. Ze stonden weliswaar terecht in de Seychellen, waar ze werden afgeleverd door het Deens marineschip dat hen had aangehouden, maar met de toekenning van schadevergoedingen was de toon gezet (zie "Denmark compensates suspected pirates for overly long detention", *Reuters*, 8 december 2014; "Suspected Torm pirates prosecuted", *Maritime Security Review*, 22 december 2014).

²²⁷³ Zie o.a. J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 128-131; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 590; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 117-118; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72; A. ADEMUN-ODEKE, "Jurisdiction by Agreement over Foreign Pirates in Domestic Courts", *University of San Francisco Maritime Law Journal* 2011, 35-64; R. P. KELLEY, "UNCLOS, but No Cigar:

mogelijke veroordelingen tot het betalen van schadevergoeding aan piraterijverdachten, absoluut gemist kan worden.²²⁷⁴ Een zekere vervolgingsbereidheid van westerse staten is volgens velen immers noodzakelijk om de piraterijproblematiek doeltreffend te bestrijden, aangezien exclusieve vervolging in de regionale staten ongetwijfeld voor capaciteitsproblemen zorgt en niet altijd voldoet aan de gewenste standaarden met betrekking tot hechtenis, vervolging, berechting en bestraffing.²²⁷⁵ Het 'catch and release'-fenomeen is zeer schadelijk en er moet ook rekening gehouden worden met de risk-reward-analyse die piraten maken: de kans op straffeloosheid, een lang verblijf in een comfortabele gevangenis of zelfs politiek asiel wordt al ingecalculeerd, maar daar zou nog eens de mogelijkheid tot het bekomen van een fikse schadevergoeding bijkomen.²²⁷⁶ Dit zorgt ervoor dat het afschrikwekkend effect van een arrestatie nog lager zou liggen dan nu al het geval is en het spreekt voor zich dat dit voor een kwalijke evolutie kan zorgen.

Vasthouden aan deze rechtspraak zou niet enkel resulteren in een bemoeilijking van de wereldwijde piraterijbestrijding, maar zou ironisch genoeg ook de bescherming van de mensenrechten in gevaar kunnen brengen: sommige vloten staan immers bekend voor hun robuuste aanpak van piraterij, die niet altijd strookt met de bepalingen van het EVRM.²²⁷⁷ De woorden van gepensioneerd Amerikaans admiraal Terry McKnight, voormalig commandant van *Combined Task Force 151*, spreken boekdelen:

*"Flying a Russian flag – and keeping it well lit, even at night – was enough to ward off pirates, who were well aware of the 'Russian solution' and what it might mean for their likelihood of ever making it back to shore alive. [...] We were all well aware that when the Russian Navy caught a bunch of pirates one afternoon, by the next morning the pirates would be gone. 'It's a very big ocean out here, gets very dark at night.' That became known as the Russian solution."*²²⁷⁸

Het is een publiek geheim dat de bemanning van Russische oorlogsschepen zonder veel nadenken het vuur opent op piraterijverdachten en weinig belang hecht aan mensenrechten.²²⁷⁹ Gelet op de

Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy", *Minnesota Law Review* 2010, 2285-2317; E. KONTOROVICH, "'A Guantanamo on the sea': The difficulties of prosecuting pirates and terrorists", *California Law Review* 2010, 262-266.

²²⁷⁴ Op basis van artikel 41 EVRM werd Frankrijk veroordeeld tot het betalen van een billijke vergoeding voor de vastgestelde schendingen: de niet-pecuniaire schade werd in *Ali Samatar and Others v. France* en *Hassan and Others v. France* respectievelijk op 2000 en 5000 euro begroot voor alle eisers en dit werd aangevuld met vergoedingen die varieerden van 1200 tot 9000 euro per eiser (zie EHRM, *Ali Samatar and Others v. France*, 2014; EHRM, *Hassan and Others v. France*, 2014).

²²⁷⁵ *Infra* V.2.6.

²²⁷⁶ Officiële gegevens van de Somalische centrale bank tonen aan dat 43 procent van de bevolking overleeft op minder dan één dollar per dag, waardoor de omvang van de uitbetaalde schadevergoedingen niet te onderschatten valt (zie "Denmark to compensate pirates", *Maritime Security Review*, 9 december 2014).

²²⁷⁷ Zie o.a. T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 95; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 10.

²²⁷⁸ Zie T. MCKNIGHT en M. HIRSH, *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 Off Somalia*, Annapolis, US Naval Institute Press, 2012, 31 en 186.

²²⁷⁹ In mei 2010 kwam de Russische marine nog in opspraak nadat gemeld werd dat tien piraten, die eerder aangehouden werden voor de kaping van een Russisch tankerschip (*MV Russian University*), waarschijnlijk gestorven waren: ze werden zonder voedsel of navigatiemateriaal terug in hun kleine skiffs gezet op ruim 300 mijl van de kust, waardoor ze naar alle waarschijnlijkheid een gewisse dood tegemoet gingen. Toen de Somalische overheid een verklaring eiste voor deze ontoelaatbare behandeling van haar burgers, repliceerden Russische vertegenwoordigers dat een tekort aan deugdelijke vervolgingsmogelijkheden tot deze handelingen hadden geleid. Geconfronteerd met uiteenlopende uitdagingen op vlak van piraterijbestrijding en -vervolging,

toenemende moeilijkheden bij het vervolgen van piraten, lijkt het evenwel niet onlogisch dat ook andere staten zullen overwegen om een gelijkaardige houding aan te nemen, indien andere opties hen te veel problemen opleveren.²²⁸⁰ Mensenrechten worden immers vaak als een lastige beperking gezien en beïnvloeden samen met andere factoren in grote mate de beslissing om piraterijverdachten al dan niet te vervolgen, waardoor het vaak gebeurt dat deze gewoon terug vrijgelaten worden of er net harder wordt opgetreden.²²⁸¹ Het lijkt daarom cruciaal om de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens geen onoverkomelijke hindernis te laten worden, aangezien dit contraproductief zou kunnen werken en tot veel grotere excessen zou kunnen leiden. Het Hof moet volgens critici het grotere plaatje bekijken en dient bewust te zijn van de onwenselijke effecten van te strenge rechtspraak in piraterijzaken: niet enkel een belemmering van de moderne piraterijbestrijding, maar ook grotere uitpattingen op vlak van mensenrechten behoren immers tot de mogelijke nefaste gevolgen van een dergelijke aanpak.²²⁸²

Bovenstaande kritiek bevat zeker enkele rake opmerkingen en getuigt van oprechte bezorgdheid, maar het is te kort door de bocht om de arresten van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens zomaar als 'irrationeel' of 'belachelijk' te bestempelen, zoals in de publieke opinie werd gedaan. De beslissingen lijken op het eerste zicht misschien wel onredelijk en wereldvreemd, maar kunnen na grondige analyse niet volledig incorrect worden geacht: hoewel een inschikkelijkere houding van het Hof waarschijnlijk beter was geweest voor het algemeen belang, moet de verantwoordelijkheid van de vervolgende staten benadrukt worden.²²⁸³ Men ziet de schadevergoedingen veelal als een onbegrijpelijke beloning voor piraten, terwijl het duidelijk moet worden gesteld dat de in artikel 5 EVRM gewaarborgde rechten niet enkel toekomen aan verdachten die later onschuldig blijken, maar ook aan diegenen die uiteindelijk worden veroordeeld: de betrokkenen bevinden zich namelijk in een situatie waarin een rechter zich nog niet over de schuldvraag heeft gebogen en pas aan het einde van de rit uitspraak dient te doen.²²⁸⁴ Het zou al te gek zijn om schadevergoeding uit te betalen aan verdachten die worden vrijgesproken en het vervolgens te onthouden aan diegenen die finaal schuldig worden bevonden, aangezien dit niets afdoet aan de inbreuken van de staat. Het vooruitzicht dat criminelen, die dit absoluut niet lijken te verdienen, kans maken op schadevergoeding, zou staten juist moeten aansporen om conform het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens te handelen en is misschien net wat nodig is om hen zo ver te krijgen.

waarbij ook melding moet worden gemaakt van het gebrek aan adequate Russische piraterijwetgeving, nam toenmalig president Medvedev geen blad voor de mond: "*We will have to act like our ancestors did when they met pirates.*" (zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 153; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 118; S. DE BONT, "Murky Waters: Prosecuting Pirates and upholding Human Rights Law", *Journal of International Law and International Relations* 2011, 104; "Freed Pirates May Have Drowned", *Wall Street Journal*, 12 mei 2010).

²²⁸⁰ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 117-118; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 5-8.

²²⁸¹ Zie S. DE BONT, "Murky Waters: Prosecuting Pirates and upholding Human Rights Law", *Journal of International Law and International Relations* 2011, 105-107.

²²⁸² Zie K. WILLAERT, "Mensenrechten en piraterijvervolg: een moeilijke relatie", *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 179-180.

²²⁸³ Zie K. WILLAERT, "Mensenrechten en piraterijvervolg: een moeilijke relatie", *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 186.

²²⁸⁴ Zie "Why pirates received compensation", *Maritime Security Review*, 10 december 2014.

De vastgestelde inbreuk op artikel 5, §1 EVRM is misschien moeilijk te slikken, maar met betrekking tot artikel 5, §3 EVRM is er weinig discussie mogelijk: ondanks de praktische problemen die zich onvermijdelijk voordoen bij een vervolging en berechting op duizenden kilometers van de plaats van het misdrijf, hebben eerdere rechtspraak en de feitelijke omstandigheden in *Ali Samatar and Others v. France* en *Hassan and Others v. France* aangetoond dat het wel degelijk mogelijk is om aan de voorwaarden te voldoen.²²⁸⁵ Elke staat die zich engageert om piraterijverdachten te vervolgen en berechten, iets wat zeker moet worden aangemoedigd, dient er een absolute prioriteit van te maken om deze zo snel mogelijk voor een rechter te laten verschijnen: door de periode van overzeese hechtenis te rechtvaardigen wegens ‘*wholly exceptional circumstances*’ toont het Hof zich al enigszins inschikkelijk²²⁸⁶, dus een bijkomende inspanning van de betrokken staten om verdachten vervolgens spoedig voor een rechter te brengen, mag zeker verwacht worden. Er moet afgezien worden van de gewoonte om het onderzoek nog te intensifiëren of vervolledigen na aankomst van de verdachten in het land van berechting: specifieke beleidswijzigingen en doelgerichte maatregelen, die een land in staat stellen en verplichten om het onderzoek reeds voor te bereiden wanneer verdachten in het buitenland worden aangehouden, kunnen volstaan om aan beide noden te beantwoorden, waardoor een goede verstandhouding tussen het Europees Hof voor de Rechten van de Mens en de vervolgende staten bewerkstelligd kan worden.²²⁸⁷

Het spreekt voor zich dat de aanhoudingsperiode in het buitenland, alvorens piraterijverdachten naar het land van berechting worden overgeplaatst, idealiter ook tot een minimum wordt beperkt.²²⁸⁸ In dat opzicht lijkt het een goed idee om de procedure tot het verkrijgen van toestemming voor overdrachten van Somalische burgers te stroomlijnen: als die vlotter verloopt, kan de periode van overzeese hechtenis immers significant verkort worden. Een meer omvattende oplossing zou echter bestaan in het faciliteren van de eerste verschijning voor een rechter via videolink: als dit direct na de aanhouding zou plaatsvinden, zou de naleving van de essentiële ‘*promptness*’-vereiste ten allen tijde gegarandeerd moeten kunnen worden en zouden alle huidige problemen met betrekking tot artikel 5, §3 EVRM in principe van de baan zijn. Het verdient dus aanbeveling om dergelijke apparatuur op alle oorlogsschepen en nabijgelegen basissen te voorzien en eventuele aanpassingen in nationale wetgeving door te voeren om dit mogelijk te maken. Door daarnaast specifieke opleidingen te organiseren om het betrokken personeel vertrouwd te maken met de toestellen en beoogde werkwijze, kan een nieuwe *standard operating procedure* ontwikkeld worden: na elke aanhouding van piraterijverdachten worden deze onmiddellijk via videolink voor een bevoegde rechter gebracht, waarna alles in het werk wordt gesteld om hen zo snel mogelijk naar de betrokken staat over te brengen voor verdere vervolging en berechting.

Het dient benadrukt te worden dat de garanties van artikel 5 EVRM niet enkel relevant zijn indien iemand in hechtenis wordt gehouden met het oog op vervolging, maar ook van toepassing kunnen

²²⁸⁵ Zie o.a. EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010; EHRM, *Ali Samatar and Others v. France*, 2014; EHRM, *Hassan and Others v. France*, 2014.

²²⁸⁶ In normale omstandigheden zouden deze detentieperiodes immers ongetwijfeld een inbreuk uitmaken (zie o.a. EHRM, *Brogan and Others v. the United Kingdom*, 1988; EHRM, *Öcalan v. Turkey*, 2005; EHRM, *McKay v. the United Kingdom*, 2006; EHRM, *Năstase-Silivestru v. Romania*, 2007; EHRM, *Kandzhov v. Bulgaria*, 2008; EHRM, *Oral and Atabay v. Turkey*, 2009; EHRM, *İpek and Others v. Turkey*, 2009; EHRM, *Gutsanovi v. Bulgaria*, 2013).

²²⁸⁷ Zie K. WILLAERT, “Mensenrechten en piraterijvervolging: een moeilijke relatie”, *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 186-187.

²²⁸⁸ Zie K. WILLAERT, “Mensenrechten en piraterijvervolging: een moeilijke relatie”, *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 186.

zijn wanneer een land zinnens is om deze persoon aan een andere staat over te dragen.²²⁸⁹ Als een verdachte van zijn vrijheid wordt beroofd met de bedoeling om voor een bevoegde rechterlijke instantie te worden gebracht, is artikel 5, §1 (c) EVRM (*'pre-trial detention'*) van toepassing, terwijl een vrijheidsberoving met het oog op uitlevering door artikel 5, §1 (f) EVRM (*'detention pending extradition'*) wordt behandeld.²²⁹⁰ Het valt natuurlijk af te wegen of overdrachten van piraterijverdachten, die vaak louter *de facto* worden uitgevoerd en niet aan de hand van een voorgeschreven procedure geformaliseerd zijn, als uitleveringen in de zin van artikel 5, §1 (f) EVRM kunnen worden gezien.²²⁹¹ Er zijn wel degelijk verschillen met een 'normale' uitlevering: de overdragende staat betreft de vragende partij, er geldt geen judiciële controle en er is geen sprake van enige betrokkenheid van de verdachte. Sommigen menen daarom dat artikel 5, §1 (f) EVRM niet van toepassing is, terwijl anderen pleiten voor een functionele interpretatie van het Hof.²²⁹² In de hypothese dat dergelijke overdrachten onder artikel 5, §1 (f) EVRM vallen, kan trouwens nog steeds gediscussieerd worden over de mogelijkheid om de vrijheidsberoving op twee verschillende rechtsbasissen te laten steunen, aangezien het tijdens de initiële vrijheidsberoving doorgaans nog niet geweten is of de vlaggenstaat van het schip dat de piraterijverdachten heeft aangehouden zelf tot vervolging zal overgaan of de verdachten zal overdragen aan een regionale staat: overdrachtsonderhandelingen worden veelal onmiddellijk na de aanhouding opgestart, maar daar kan normaal gezien nog niets uit afgeleid worden.²²⁹³ Cumulatieve toepassing van beide bepalingen leidt ertoe dat de strengste voorwaarden moeten worden nageleefd: wanneer een vrijheidsberoving ook maar deels steunt op artikel 5, §1 (c) EVRM, is artikel 5, §3 EVRM van toepassing, dat prompte verschijning voor een rechter vereist.²²⁹⁴

In de praktijk lijkt het aangewezen om de vrijheidsberoving als *pre-trial detention* te beschouwen en artikel 5, §1 (c) EVRM te weerhouden als relevante rechtsgrond. Wanneer de vrijheidsberoving dan wordt afgetoetst aan artikel 5, §3 EVRM, is het belangrijk om te vermelden dat men er in principe van uitgaat dat prompte verschijning voor gelijk welke rechter volstaat (*'a judge is a judge'*), indien deze aan de voorwaarden van onafhankelijkheid en onpartijdigheid voldoet.²²⁹⁵ Zo kreeg Duitsland in de *MV Courier*-zaak een claim van een aan Kenia overgedragen piraterijverdachte te verwerken, die stelde dat zijn vrijheidsberoving door de Duitse autoriteiten niet wettig was aangezien hij niet één keer voor een Duitse rechter was verschenen, maar de uitspraak was duidelijk: er vond geen schending van artikel 5, §3 EVRM plaats, gelet op het feit dat de verdachte prompt voor een rechter van de ontvangende staat was verschenen.²²⁹⁶ Deze redenering wordt echter door velen bekritiseerd:

²²⁸⁹ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 177.

²²⁹⁰ Zie artikel 5, §1 (c) en (f) EVRM.

²²⁹¹ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 181-191.

²²⁹² Cf. EHRM, *Iskandarov v. Russia*, 2011.

²²⁹³ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 197-200 en 206-207.

²²⁹⁴ Zie artikel 5, §3 EVRM.

²²⁹⁵ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 125; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 124.

²²⁹⁶ Het Duits schip *MV Courier* werd op 3 maart 2009 op volle zee aangevallen door negen Somalische piraten. De verdachten werden aangehouden door een Duits oorlogsschip en vervolgens aan de Keniaanse autoriteiten overgedragen met het oog op vervolging (zie *Re 'MV Courier'*, Verwaltungsgericht Köln 11 november 2011, K 4280/09; *Re 'MV Courier'*, Oberverwaltungsgericht Münster 18 september 2014, A 2948/11).

De gebeurtenissen gaven niet enkel aanleiding tot mensenrechtzaken voor de Duitse rechtbanken (zie ook *infra* V.2.4.4.2), maar zorgden er ook voor dat de jurisdictie van de Keniaanse rechters in vraag werd gesteld (zie *Republic vs. Mohamud Mohamed Hashi et al.*, High Court of Kenya 9 november 2010, CA 434/2009; *infra* V.3.2.3).

het lijkt immers zeer dubieus dat een rechter van een derde staat zich kan uitspreken over de wettigheid van een soevereine handeling van een andere staat en tot de vrijlating van de verdachte kan besluiten in geval van een vermeende schending.²²⁹⁷

2.4.3.5 Toepassing: Belgische wetgeving

Na de recente rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens belicht te hebben en de toenemende druk van de mensenrechtenproblematiek op de aanhouding, vervolging en berechting van piraten te hebben benadrukt, lijkt het nuttig om wat aandacht te schenken aan de Belgische piraterijwetgeving. Na een oproep hiertoe vanwege de VN-Veiligheidsraad²²⁹⁸ voorzag België in 2009 in twee nieuwe wetten, die het mogelijk maken om piraten efficiënter te berechten.²²⁹⁹ Zowel wegens de snelle invoering als de vernuftige inhoud kan deze wetgeving als baanbrekend worden gezien.²³⁰⁰ De Belgische rechter krijgt extraterritoriale bevoegdheid toegekend en ook plezierjachten en oorlogsschepen worden voortaan tegen piraterij beschermd.²³⁰¹ Betrapping op heterdaad lijkt niet vereist, want pogingen of voorbereidende handelingen worden eveneens strafbaar gesteld.²³⁰² De piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag wordt overgenomen²³⁰³ en er wordt bovendien ruimte gecreëerd om gelijkaardige misdrijven binnen gebieden onder nationale jurisdictie ook als piraterij te kwalificeren, wanneer dit relevant is in het

²²⁹⁷ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 124.

²²⁹⁸ De VN beseft dat strafbaarstellingen en vervolgingsbepalingen in nationale wetgeving cruciaal zijn en ziet er op toe dat lidstaten daarin voorzien (zie o.a. Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council (26 maart 2012), *UN Doc. S/2012/177* (2012); D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 369-370).

²²⁹⁹ Zie Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485; Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

Aan deze wetten werden reeds enkele wijzigingen aangebracht (zie Wet van 16 januari 2013 tot wijziging van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 30 januari 2013, 4729; Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730).

²³⁰⁰ Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, 283-284; P.-A. JANSSENS, "La Belgique en passe de juger son premier (préssumé) pirate: état d'une législation pionnière en matière de piraterie maritime", *European Transport Law* 2011, 117-127; P.-A. JANSSENS, "La loi française de lutte contre la piraterie maritime à l'épreuve des mesures pionnières adoptées par la Belgique", *Le droit maritime français* 2011, 544-551; J.-F. LECLERCQ, *De bestrijding in het Belgisch recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, Belgisch Staatsblad, 2011, 55 p; L. LE HARDY DE BEAULIEU, "La nouvelle législation belge relative à la piraterie maritime", *Revue internationale de droit comparé* 2010, 741-753.

²³⁰¹ Er bestond reeds een wettelijke basis voor de bestrijding van piraterij in het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, maar het toepassingsgebied van deze wet is beperkt tot koopvaardischepen en vissersvaartuigen. Door nieuwe strafbaarstellingen in te lassen in de piraterijwetgeving, waarin geen dergelijke beperkingen zijn opgenomen, zijn de bepalingen nu ook van toepassing op aanvallen tegen plezierjachten of oorlogsschepen (zie artikel 3 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485; Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, *BS* 26 juli 1928, 3341).

²³⁰² In dergelijke gevallen wordt de strafmaat wel verlaagd naar 5 tot 10 jaar cel, terwijl die anders 10 tot 15 jaar opsluiting bedraagt en tot levenslang kan oplopen indien er opzettelijke doden vallen (zie artikel 4, §4 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485).

²³⁰³ Zie artikel 3 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485.

licht van het internationaal recht.²³⁰⁴ De aanhoudings- en onderzoeksbevoegdheden van commandanten van Belgische oorlogsschepen worden uitvoerig beschreven: ze zijn gemachtigd om alle preventie- en controlemaatregelen te nemen teneinde piraterijdaaden te voorkomen.²³⁰⁵ Indien herhaalde bevelen niet worden opgevolgd, kan de commandant na waarschuwingen overgaan tot dwangmaatregelen en desgevallend geweld gebruiken.²³⁰⁶

Eén van de wetten focust specifiek op de procedurele aspecten, die binnen de context van de mensenrechtenproblematiek zeer relevant zijn: de duur en wijze van een vrijheidsberoving worden nauwkeurig gereguleerd aan de hand van een gedetailleerd stappenplan.²³⁰⁷ Personen die op heterdaad betrappt worden of tegen wie ernstige aanwijzingen van schuld bestaan, kunnen van hun vrijheid beroofd worden op initiatief van een commandant van een Belgisch oorlogsschip.²³⁰⁸ De commandant maakt een proces-verbaal op en beschrijft daarin de omstandigheden waarin de vrijheidsberoving tot stand is gekomen, met inbegrip van het precieze tijdstip. Vervolgens wordt de federale procureur op de hoogte gebracht ‘door middel van de snelste communicatiemiddelen’: op die manier anticipeert men op eventuele technologische ontwikkelingen, zodat deze kennisgeving zo vlot mogelijk kan plaatsvinden.²³⁰⁹ De commandant dient de bevelen van de procureur op te volgen en de vrijheidsberoving mag in geen geval langer dan vierentwintig uur duren, aangezien de federale procureur deze binnen die periode moet bevestigen.²³¹⁰ Als dit niet gebeurt, moet de betrokkene terug in vrijheid worden gesteld. De commandant brengt de betrokkene onmiddellijk op de hoogte van de beslissing van de procureur en maakt vervolgens nog een proces-verbaal op, waarin opnieuw het precieze uur van de vrijheidsberoving wordt vermeld, naast de beslissing van de federale procureur en het tijdstip waarop de betrokkene daarvan in kennis werd gesteld.²³¹¹

Indien de federale procureur van mening is dat de betrokkene onder aanhoudingsbevel moet worden geplaatst, dient dit bij de onderzoeksrechter gevorderd te worden: het voorlopig aanhoudingsbevel, dat maximum een maand geldig is, moet worden uitgevaardigd binnen een tijdspanne van vierentwintig uur na de initiële vrijheidsberoving en is tot vierentwintig uur na de

²³⁰⁴ Op die manier wordt rekening gehouden met de VN-resoluties die interventies in de Somalische territoriale zee toestaan (*supra* III.3.3.3.1).

²³⁰⁵ Zie artikel 5, §1 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485.

²³⁰⁶ Zie artikel 5, §4 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485.

²³⁰⁷ Zie Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²³⁰⁸ Dit kan eveneens gebeuren naar aanleiding van een beslissing van een commandant van een Belgische *VPD* aan boord van een burgerschip en recente wetswijzigingen voorzien zelfs dat de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en rechtstreeks betrokken is bij een daad van piraterij dezelfde bevoegdheden geniet (zie artikel 2, §1 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483; artikel 2 Wet van 16 januari 2013 tot wijziging van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 30 januari 2013, 4729).

²³⁰⁹ Zie artikel 2, §2 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²³¹⁰ Zie artikel 2, §3 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²³¹¹ Zie artikel 2, §4 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

aankomst van de gedetineerde op 'het grondgebied van het Rijk' van kracht.²³¹² Op die manier wordt rekening gehouden met de complexe omstandigheden en uiteenlopende moeilijkheden die zich manifesteren tijdens de overbrenging van piraterijverdachten, aangehouden op plaatsen die duizenden kilometers verwijderd zijn van het land van berechting, maar wordt toch verwacht dat verdachten, eens aangekomen in België, snel voor een rechter worden gebracht. Het verhoor van de betrokkene wordt ook gefaciliteerd, door te stellen dat dit kan gebeuren via elk communicatiemiddel dat een rechtstreekse overbrenging van de stem tussen de onderzoeksrechter en de verdachte mogelijk maakt (radio, telefoon, audiovisuele media, ...) en de vertrouwelijkheid van het gesprek garandeert, waardoor er weinig conflicten met artikel 5 EVRM mogelijk lijken.²³¹³ De verdachte wordt onmiddellijk geïnformeerd omtrent de beslissing van de onderzoeksrechter en er wordt hem zo snel mogelijk een afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel bezorgd. Van al deze handelingen, inclusief het precieze uur waarop de betrokkene in kennis werd gesteld van de beslissing van de onderzoeksrechter en het tijdstip van de bezorging van het afschrift, wordt opnieuw uitgebreid melding gemaakt in een proces-verbaal.²³¹⁴ Als de vervolging in België wordt ingesteld, wordt de verdachte 'zo spoedig als de omstandigheden het mogelijk maken' naar ons grondgebied overgebracht.²³¹⁵ Binnen een tijdspanne van vierentwintig uur na aankomst op 'het grondgebied van het Rijk' dient de verdachte fysiek te verschijnen voor de onderzoeksrechter voor een ondervraging, waarbij er ook wordt nagegaan of de voorgeschreven termijnen werden nageleefd.²³¹⁶ Als de onderzoeksrechter oordeelt dat de hechtenis moet worden gehandhaafd, vaardigt hij een aanhoudingsbevel uit.²³¹⁷

De federale procureur, die buiten het Belgisch grondgebied bevoegd is wanneer de feiten tegen een Belgisch schip werden gepleegd of indien de verdachten door Belgische militairen werden aangehouden²³¹⁸, oordeelt uiteindelijk over de opportuniteit van vervolging, rekening houdend met de concrete omstandigheden van de zaak.²³¹⁹ Op vlak van overdacht van piraterijverdachten is de wetgeving soepel: de mogelijkheid van berechting door rechtscolleges van de staat waarvan de verdachten de nationaliteit dragen of waar ze verblijven, de vlaggenstaat van het aangevallen schip of een derde staat, na het sluiten van een onderlinge overeenkomst en indien in overeenstemming

²³¹² Zie artikel 2, §5 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²³¹³ Wanneer verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon onmogelijk is wegens uitzonderlijke omstandigheden, die duidelijk moeten worden toegelicht in het proces-verbaal, dient de onderzoeksrechter de personen te verhoren die de ten laste gelegde feiten kunnen uiteenzetten (zie artikel 2, §5 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483).

²³¹⁴ Zie artikel 2, §5 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²³¹⁵ Zie artikel 2, §6 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²³¹⁶ Indien dit niet het geval is, wordt de verdachte terug in vrijheid gesteld (zie artikel 2, §6 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483).

²³¹⁷ Zie artikel 16 Wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis, *BS* 14 augustus 1990, 15779.

²³¹⁸ Piraterijmisdrijven worden geacht gepleegd te zijn 'op het grondgebied van het Rijk' indien ze plaatsvonden aan boord van een Belgisch schip. Ook indien de verdachte niet wordt gevonden 'op het grondgebied van het Rijk', kan vervolging worden ingesteld (zie artikel 3, §1-§3 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483).

²³¹⁹ Zie artikel 3, §4 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

met het internationaal recht, wordt open gehouden. Er worden wel garanties ingebouwd: de rechtscolleges dienen onafhankelijk, onpartijdig en billijk te zijn, de bewuste transfers moeten in het belang van een goede rechtsbedeling zijn en alles dient conform de internationale verplichtingen van België te verlopen. Binnen België wordt exclusieve bevoegdheid inzake piraterijberechting toegekend aan de Brusselse rechtscolleges.²³²⁰

Deze relatief recente Belgische wetgeving stelt een duidelijk en nauwkeurig kader op, dat getuigt van de nodige toewijding om meer aandacht te besteden aan de mensenrechten binnen de context van piraterijbestrijding en deze terdege lijkt te waarborgen. Via minutieuze voorschriften wordt de te volgen procedure uitgetekend, die er mits plichtsbewuste opvolging voor moet zorgen dat veroordelingen door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens nooit voorvallen. Desalniettemin kent de wetgeving enkele gebreken, die de doelstellingen ervan ondergraven. Vooreerst is de regelgeving erg formalistisch, wat tot irritaties leidt en efficiënte uitvoering niet altijd ten goede komt.²³²¹ Daarnaast zorgt de voortdurende verwijzing naar 'het grondgebied van het Rijk' voor problemen, aangezien dit logischerwijs ook de interne wateren omvat: in de weliswaar ongebruikelijke hypothese dat een verdachte per schip naar de haven van Antwerpen zou worden gebracht en men op de Schelde wordt opgehouden door extreme weersomstandigheden of verkeershinder, is de termijn van 24 uur immers al aan het lopen en komt tijdige verschijning voor de onderzoeksrechter in het gedrang, met de invrijheidstelling van de verdachte als mogelijk gevolg. Doordachtere bewoordingen of duidelijke uitzonderingsregels zouden dus wenselijk zijn om dergelijke situaties te vermijden. Ten slotte blijft het natuurlijk de vraag of deze regels in de praktijk steeds tot op de letter worden nageleefd. Deze discussie staat echter los van de kwaliteit van de wetgeving, die in elk geval in voldoende bescherming en controle voorziet. Opmerkelijk en betwistbaar zijn wel de wijzigingen die begin 2013 werden aangebracht: verschillende van de hiervoor beschreven bevoegdheden en plichten van een commandant van een Belgisch oorlogsschip werden nu ook in dezelfde mate toebedeeld aan de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en rechtstreeks betrokken is bij een daad van piraterij.²³²² De kapitein kan piraterijverdachten aan boord van zijn schip aanhouden en de vermelde procedurevoorschriften vervullen die aan een vervolging vooraf dienen te gaan, wat toch wel ver lijkt te gaan en heel wat vragen oproept.²³²³

2.4.4 Overdracht van piraterijverdachten vs. non-refoulement

2.4.4.1 Situering

Ook het wijdverspreid fenomeen van overdrachten van piraterijverdachten stoot vanuit mensenrechtelijk oogpunt op enkele juridische problemen.²³²⁴ Zo is het op z'n zachtst gezegd problematisch dat piraterijverdachten op geen enkele wijze betrokken worden bij het

²³²⁰ Zie artikel 3, §6 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²³²¹ Anderzijds is een rigide systeem misschien net wat nodig is om laks gedrag van vervolgende staten, zoals in de *Ali Samatar*- en *Hassan*-zaak, te vermijden (*supra* V.2.4.3.4).

²³²² Zie Wet van 16 januari 2013 tot wijziging van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 30 januari 2013, 4729.

²³²³ *Infra* V.2.8.2.

²³²⁴ Zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 323; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 158-165; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 120; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 207-219; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 58.

beslissingsproces met betrekking tot de potentiële overdracht, waardoor ze geen procedurele rechten kunnen laten gelden.²³²⁵ Overeenkomstig artikel 13 EVRM en volgens vaste rechtspraak van het EHRM geniet een individu immers bescherming in geval van verplaatsing van personen: iedereen heeft recht op een daadwerkelijk rechtsmiddel (*'effective remedy'*) voor een nationale instantie met onmiddellijke schorsende werking in geval van vermeende schendingen van het verdrag.²³²⁶ Gelet op deze principes lijkt de mogelijkheid om een overdracht enkel te betwisten na de uitvoering ervan, zoals bijvoorbeeld het geval was in de Duitse *MV Courier*-zaak, strijdig te zijn met het EVRM.²³²⁷

Het toonaangevend regionaal vervolgingsmodel, waarbij regionale staten in vervolging en bestraffing voorzien, houdt daarnaast vooral grote risico's in na de overdracht, aangezien de staat die de piraterijverdachten initieel heeft aangehouden op politieke en juridische wijze gebonden is om bepaalde standaarden te garanderen inzake onderzoek, vervolging, berechting en opsluiting: zo kan het recht op een eerlijk proces, dat verankerd is in het internationaal gewoonterecht en gecodificeerd werd in het EVRM²³²⁸, BUPO-verdrag²³²⁹ en de Geneefse Conventies, bijvoorbeeld problemen opleveren.²³³⁰ Het houdt in dat een verdachte onschuldig wordt geacht tot het tegendeel bewezen is en schenkt dit individu het recht op een rechtvaardige en publieke berechting door een onafhankelijke, onpartijdige rechtbank die op wettige wijze werd samengesteld. Verschillende gerelateerde rechten worden daar nog aan gekoppeld, zoals het recht op onmiddellijke informatieverstrekking over de beschuldiging en het recht op verdediging, en de overdragende staat moet kunnen verzekeren dat deze worden gerespecteerd, indien men zelf niet verantwoordelijk wenst te worden gehouden voor een inbreuk. Rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens wijst echter uit dat de lat voor het vaststellen van een schending van het recht op een eerlijk proces zeer hoog wordt gelegd: de inbreuk moet zo fundamenteel zijn dat ze resulteert in een feitelijke opheffing of vernietiging van de essentie van dit recht.²³³¹ De overdragende staat geniet dus enige flexibiliteit en in bepaalde omstandigheden kunnen er bovendien uitzonderingen gelden op dit opschortbaar recht.²³³²

Het grote gevaar voor overdragende staten komt vanuit een andere hoek: het internationaalrechtelijk principe van *non-refoulement*, dat zijn oorsprong vindt in het vluchtelingenrecht en door sommigen als *jus cogens* wordt beschouwd, vervult een belangrijke rol

²³²⁵ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151 en 157; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 315 en 437; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 124; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 193-194.

²³²⁶ Zie o.a. artikel 13 EVRM; EHRM, *Shamayev and Others v. Georgia and Russia*, 2005; EHRM, *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, 2012.

²³²⁷ Zie *Re 'MV Courier'*, Verwaltungsgericht Köln 11 november 2011, K 4280/09; *Re 'MV Courier'*, Oberverwaltungsgericht Münster 18 september 2014, A 2948/11.

²³²⁸ Zie artikel 6 EVRM.

²³²⁹ Zie artikel 14 BUPO-verdrag.

²³³⁰ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 158-159.

²³³¹ Zie EHRM, *Mamatkulov & Askarov v. Turkey*, 2005; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 158-159.

²³³² Het EVRM bepaalt dat er in noodsituaties kan worden afgeweken van opschortbare verdragsrechten, in zoverre dit in de gegeven situatie strikt noodzakelijk is en in overeenstemming met andere internationaalrechtelijke verplichtingen gebeurt, maar de piraterij rond de Hoorn van Afrika lijkt niet aan deze voorwaarden te voldoen (zie artikel 15, §1 EVRM; V. MILLER, "European Court of Human Rights Rulings: Are There Options for Governments?", *House of Commons Library*, 18 april 2011; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 159).

binnen de mensenrechtencontext.²³³³ De draagwijdte van het *non-refoulement*-beginsel varieert naargelang de internationale rechtstak waarin het wordt ingeroepen. Het concept is vooral gekend binnen het vluchtelingenrecht, maar aangezien piraterijverdachten doorgaans niet als vluchtelingen kunnen worden aangemerkt, zijn deze principes veelal niet van toepassing.²³³⁴ *Non-refoulement* binnen het kader van het humanitair recht biedt evenmin een oplossing, gelet op het feit dat piraterijbestrijdingsoperaties over het algemeen niet als een gewapend conflict kunnen worden beschouwd.²³³⁵ Binnen het domein van de mensenrechten zijn er echter wel mogelijkheden: als bepaalde niet-opschortbare rechten in het gedrang zouden komen, lijkt een beroep op het *non-refoulement*-principe plausibel.²³³⁶ Net als de *United Nations Convention against Torture*²³³⁷ en het BUPO-verdrag²³³⁸ bepaalt het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (weliswaar indirect, via rechtspraak van het EHRM)²³³⁹ dat verdragsstaten geen personen kunnen overdragen aan een staat indien er substantiële redenen zijn om te geloven dat men daar een reëel risico loopt om aan foltering of andere ernstige mensenrechtenschendingen te worden blootgesteld.²³⁴⁰

2.4.4.2 Artikel 3 EVRM

Het *refoulement*-verbod wordt volgens het Hof geïmpliceerd in artikel 3 EVRM, dat stelt dat niemand mag worden onderworpen aan folteringen of onmenselijke of vernederende behandelingen.²³⁴¹ De bescherming wordt toegekend aan alle individuen, ongeacht hun gedrag of de misdrijven die ze in het verleden hebben gepleegd²³⁴², en geldt ook indien de gevreesde mishandeling door private actoren zou worden uitgevoerd, wanneer blijkt dat het betrokken land niet in staat zou zijn om het individu daarvan te behoeden.²³⁴³ Het concept lijkt van toepassing te zijn op de overdrachtsproblematiek van piraterijverdachten, gelet op de aanwezige risico's: er geldt geen algemeen, absoluut verbod, maar aan de hand van individuele beoordelingen kan het principe van *non-refoulement* specifieke overdrachten verbieden indien deze een reëel risico op

²³³³ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 207-219; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 159-161; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 323.

²³³⁴ Zie artikel 1(A)(2) Internationaal Verdrag betreffende de Status van Vluchtelingen van 28 juli 1951, *United Nations Treaty Series*, vol. 189, 137; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 208-209; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160; E. LAUTERPACHT en D. BETHLEHEM, "The Scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: Opinion" in E. FELLER, V. TÜRK en F. NICHOLSON (eds.), *Refugee Protection in International Law: UNHCR's Global Consultations on International Protection*, New York, Cambridge University Press, 2003, 87-177.

²³³⁵ *Infra* V.2.10.

²³³⁶ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160-161.

²³³⁷ Zie artikel 3 Verdrag tegen foltering en andere wrede, onmenselijke of ontorende behandeling of bestraffing van 10 december 1984, BS 28 oktober 1999, 40678.

²³³⁸ Zie artikel 6-7 Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten van 16 december 1966, BS 6 juli 1983, 8815.

²³³⁹ Zie EHRM, *Cruz Varas and Others v. Sweden*, 1991; EHRM, *Vilvarajah and Others v. United Kingdom*, 1991.

²³⁴⁰ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 862; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160-161; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 213; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 324; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 67; A. ETZIONI, "Somali Pirates: An Expansive Interpretation of Human Rights", *Texas Review of Law & Politics* 2010, 53-55.

²³⁴¹ Zie EHRM, *Soering v. United Kingdom*, 1989; EHRM, *Chahal v. United Kingdom*, 1996.

²³⁴² Zie artikel 15 EVRM; EHRM, *Ahmed v. Austria*, 1996; EHRM, *Chahal v. United Kingdom*, 1996; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 155.

²³⁴³ Zie EHRM, *H.L.R. v. France*, 1997.

mensenrechtenschendingen inhouden voor de betrokken piraterijverdachte.²³⁴⁴ Loutere aanwezigheid van mensenrechtenschendingen in de ontvangende staat volstaat dus niet: elke overdracht moet afzonderlijk geëvalueerd worden om het concreet gevaar in te schatten.²³⁴⁵ Wanneer men vaststelt dat een verdachte aan de bewuste inbreuken kan worden blootgesteld als hij wordt overgedragen aan een bepaalde staat, heeft de staat die de verdachte op dat moment onder zijn hoede heeft de plicht om deze overdracht niet te laten doorgaan.²³⁴⁶ Het *non-refoulement*-beginsel verbiedt niet alleen het terugsturen van een persoon naar een land waar hij gevaar loopt ('*direct refoulement*'), maar ook het terugsturen van een persoon naar een land waarvan hij niet de nationaliteit heeft en vanwaar hij vervolgens overgebracht kan worden naar zijn land van herkomst of naar een ander land waar hij mensenrechtenschendingen riskeert ('*indirect refoulement*').²³⁴⁷

De *MV Courier*-zaak, waarin Duitsland aansprakelijk werd gesteld voor het overdragen van een Somalische piraterijverdachte aan Kenia in strijd met de *non-refoulement*-regel²³⁴⁸, toont aan dat de problematiek niet puur academisch is van aard en ook in de praktijk zeer relevant kan zijn.²³⁴⁹ Staten die voorzien in aanhouding van piraterijverdachten houden steeds meer rekening met de mensenrechten en laten hun vervolgingsbeslissingen in toenemende mate beïnvloeden door dergelijke overwegingen: als men het risico op mensenrechtenschendingen hoog acht, wordt toepassing van de '*catch and release*'-praktijk zeer reëel.²³⁵⁰ Een illustratie: op 17 september 2008 vatte het Deens marineschip *Absalon* tien piraterijverdachten voor de Somalische kust, die na zes dagen hechtenis zomaar terug vrijgelaten werden.²³⁵¹ Deense autoriteiten zagen in dat de piraterijverdachten folteringen en de doodstraf riskeerden indien ze aan Somalië werden overgedragen en de verdachten zelf vervolgen in Denemarken bleek geen optie, aangezien er geen adequate nationale rechtsgrond aanwezig was en deportatie naar Somalië na het uitzitten van hun straf ook potentiële mensenrechtenschendingen inhield.²³⁵² Het is dus duidelijk dat de impact van

²³⁴⁴ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 321.

²³⁴⁵ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 162; S. DE BONT, "Prosecuting Pirates and Upholding Human Rights Law: Taking Perspective", *Oceans Beyond Piracy*, 1 september 2010, 29.

²³⁴⁶ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160-161.

²³⁴⁷ Zie C. W. WOUTERS, *International Legal Standards for the Protection from Refoulement*, Antwerpen, Intersentia, 2009, 140-141; E. LAUTERPACHT en D. BETHLEHEM, "The Scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: Opinion" in E. FELLER, V. TÜRK en F. NICHOLSON (eds.), *Refugee Protection in International Law: UNHCR's Global Consultations on International Protection*, New York, Cambridge University Press, 2003, 122.

²³⁴⁸ Overdrachten naar Kenia blijken risicovol, aangezien de opsluitingsomstandigheden, het disfunctioneel judicieel systeem en de politieke situatie twijfels doen rijzen over de naleving van de mensenrechten (zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 123).

²³⁴⁹ Zie *Re 'MV Courier'*, Verwaltungsgericht Köln 11 november 2011, K 4280/09; *Re 'MV Courier'*, Oberverwaltungsgericht Münster 18 september 2014, A 2948/11; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 862.

²³⁵⁰ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 118; D. GUILFOYLE, "Prosecuting Somali Pirates: A critical evaluation of the options", *Journal of International Criminal Justice* 2012, 767-796.

²³⁵¹ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 153; A. MURDOCH en D. GUILFOYLE, "Capture and Disruption Operations: the Use of Force in Counter-Piracy off Somalia" in D. GUILFOYLE (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2013, 161-162; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 118; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 58.

²³⁵² Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 153; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 118; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 58; "Danish Warship Absalon is a Nightmare to Somali Pirates", *Marinebuzz*, 23 september 2008.

het *non-refoulement*-principe op de piraterijvervolgingspraktijk allerm minst onderschat kan worden en dat mensenrechtelijke overwegingen (of gemakzucht en pragmatische bedenkingen die als dusdanig vermomd zijn) meer dan eens voorgaan op doeltreffende piraterijbestrijding.

Uit vrees dat landen als Kenia, de Seychellen, Mauritius en Tanzania, waaraan gearresteerde Somalische piraten veelal worden overgedragen, niet kunnen voldoen aan de vereisten, wordt vaak voorzien in steun, wat zowel bilateraal als via regionale en internationale organisaties gebeurt.²³⁵³ Vooral de UNODC leverde reeds veel hulp via het *Counter Piracy Programme*, dat financiële bijstand en training verschaftte aan de plaatselijke politie, het openbaar ministerie, de rechters en het gevangenispersoneel, nieuwe infrastructuur bouwde en in rechtstreekse ondersteuning van rechtszaken voorzag door middel van getuigentransport, vertaling via tolken en financiering van verdedigingsadvocaten.²³⁵⁴ De Europese Unie, die de overdrachtspraktijk van piraterijverdachten mogelijk maakte voor haar lidstaten via specifieke overeenkomsten, toont zich evenmin onbewogen en probeert via doorgedreven ondersteuning en monitoring het risico te beperken.²³⁵⁵ Niet enkel EU-delegaties, maar ook staten die zelf in de aanhouding en overdracht van piraterijverdachten hebben voorzien, houden vaak een oogje in het zeil, zodat ze niet voor verrassingen komen te staan.²³⁵⁶ Zelfs met deze uiteenlopende ondersteuningsinitiatieven en de talrijke oproepen van de VN-Veiligheidsraad²³⁵⁷ blijft het echter nog maar de vraag of de mensenrechtelijke minimumstandaarden steeds nageleefd worden bij een vervolging in één van de regionale landen, waardoor staten zich dus meer dan eens op glad ijs begeven door niet zelf in de vervolging, berechting en opsluiting van gearresteerde piraten te voorzien. Het probleem is vooral dat er over het algemeen geen concrete *non-refoulement*-beoordelingen plaatsvinden, aangezien de betrokken staten en internationale organisaties beweren dat de overdrachtsovereenkomsten voldoende garanties bieden.²³⁵⁸ Individuele analyses worden al te vaak onnodig geacht, aangezien er al een diepgaande globale *non-refoulement*-beoordeling zou zijn doorgevoerd vooraleer de overeenkomst werd gesloten.

De waarde van mensenrechtengaranties in overdrachtsovereenkomsten lijkt relatief te zijn: het betreft slechts één element in de beoordeling van het reëel risico op mensenrechtenschendingen voor de verdachte en is geenszins doorslaggevend.²³⁵⁹ De aanwezigheid van dergelijke bepalingen getuigt van engagement om de internationale mensenrechtenstandaarden te respecteren, maar

²³⁵³ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 124-125; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43, 46 en 48-49; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 240; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 163; J. T. GATHII, "Kenya's Piracy Prosecutions", *American Journal of International Law* 2010, 37; "Prosecuting pirates", *Maritime Security Review*, 10 juli 2012.

²³⁵⁴ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43-44; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 156.

²³⁵⁵ Zie noot 2365 en 2366.

²³⁵⁶ Duitsland hield de situatie van 23 piraterijverdachten, die door Duitse oorlogsschepen waren aangehouden binnen het kader van EUNAVFOR – Operatie Atalanta en vervolgens overgedragen werden aan Kenia, bijvoorbeeld nauwlettend in de gaten: personeel van de Duitse ambassade bezocht de gevangenen, ontmoette de verdachten, volgde het onderzoek en de berechting op en onderhield nauw contact met de Keniaanse judiciële autoriteiten (zie A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 111).

²³⁵⁷ Zie o.a. Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2010); Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013).

²³⁵⁸ Zie o.a. A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 360-361.

²³⁵⁹ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 123; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 162-163.

bewijst terwijl dat noch de EU, noch haar lidstaten ontslagen zijn van deze verplichtingen na overdracht van een verdachte. De rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens suggereert immers dat de mensenrechtelijke vereisten niet vervuld kunnen worden door louter diplomatieke garanties van de vervolgende staat.²³⁶⁰ Het bestaan van relevante nationale wetgeving of de participatie van de ontvangende staat in internationale mensenrechtenregimes is evenmin voldoende.²³⁶¹ Zekerheden omtrent de naleving van de mensenrechten en de menswaardige behandeling van verdachten, die vaak in overdrachtsovereenkomsten zijn opgenomen, volstaan dus niet indien betrouwbare bronnen uitwijzen dat de betrokken staat handelingen stelt of tolereert die daarmee strijdig zijn.²³⁶² Volgens het Europees Hof voor de Rechten van de Mens is het belang dat aan dergelijke beloftes moet worden gehecht afhankelijk van de concrete omstandigheden in elke zaak en bepaalde aspecten, zoals het aantal mishandelingen in het land, de bindende aard van het instrument²³⁶³, de specificiteit van de bewoordingen, het bestaan van duidelijke afspraken en procedures, de aanwezigheid van judiciële beoordelingsmechanismen en nauwgezette monitoring²³⁶⁴ en de transparantie van de beslissingsprocedure, blijken daarbij van belang.²³⁶⁵ Oprechte inspanningen om de relevante capaciteiten en omstandigheden in de ontvangende staat te verbeteren, lijken eveneens een sterk argument om aan te tonen dat het risico op mensenrechtenschendingen miniem is.²³⁶⁶ Dit zorgt er echter niet voor dat een concrete, individuele beoordeling, waarbij de specifieke positie van het overgedragen individu in acht wordt genomen, overbodig wordt: volgens het Hof moet de rechter van de zendstaat een actieve rol spelen door af te wege of de ontvangende staat daadwerkelijk kan garanderen dat een overgedragen verdachte van mensenrechtenschendingen gespaard zal blijven.²³⁶⁷

²³⁶⁰ Zie EHRM, *Saadi v. Italy*, 2008; EHRM, *Chahal v. United Kingdom*, 1996; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 162; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 123; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 217-219.

²³⁶¹ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 123.

²³⁶² Zie EHRM, *Saadi v. Italy*, 2008; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 162.

²³⁶³ Zie EHRM, *Al-Moayad v. Germany*, 2007.

²³⁶⁴ Zie EHRM, *Soldatenko v. Ukraine*, 2008; *Shamayev and Others v. Georgia and Russia*, 2005.

²³⁶⁵ In de overeenkomst tussen de Europese Unie en de Seychellen ging de eilandstaat bijvoorbeeld akkoord met het ter beschikking stellen van rapporten over elke overgedragen piraterijverdachte, waarin informatie omtrent de fysieke gezondheid, detentielocatie en tenlastelegging te vinden is, en werd bezoekrecht aan EU-delegaties en humanitaire organisaties toegekend (zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 162-163; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 123; N. SHAH, "Promises to Keep: Diplomatic Assurances Against Torture in US Terrorism Transfers", *Columbia Law School Human Rights Institute*, 20 december 2010, 42-47; S. DE BONT, "Prosecuting Pirates and Upholding Human Rights Law: Taking Perspective", *Oceans Beyond Piracy*, 1 september 2010, 29-30).

²³⁶⁶ In de overdrachtsovereenkomst met Mauritius verbond de Europese Unie zich tot de bouw van een nieuwe rechtbank en gevangenisfaciliteiten en voorzag men daarnaast ook financiering voor adequate implementatie van de overeenkomst, zodat vervolging en berechting van piraterijverdachten aan de vereiste standaarden voldoen (zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 163; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 124).

²³⁶⁷ Zie EHRM, *Saadi v. Italy*, 2008; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 162.

2.5 Straffeloosheid voor kopstukken en financiers

2.5.1 Situering

In de hiërarchie van een piraterijnetwerk kunnen over het algemeen drie niveaus geïdentificeerd worden.²³⁶⁸ Eerst en vooral zijn er de voetsoldaten, die gewapend met een kalasjnikov of granaatwerper andere schepen belagen vanuit hun skiffs: ze voeren de opgelegde orders louter uit en zijn inwisselbaar, maar vormen desalniettemin het gezicht van de moderne piraterij. Daarboven heb je het middenkader, dat hoger staat in de bevoegdheidsketen en voornamelijk aan land opereert om piraterijactiviteiten te ondersteunen: op dit niveau bevinden zich onder meer onderhandelaars, bevoorraders en tussenpersonen. Het derde en hoogste niveau wordt ten slotte bevolkt door de leiders en financiers van het piraterijnetwerk, die de kopstukken van de organisatie vormen.²³⁶⁹ Binnen de context van hedendaagse piraterijvervolging blijken deze figuren nagenoeg onaantastbaar: bewijsmateriaal in de vorm van vingerafdrukken, DNA-stalen, video-opnames of getuigenissen kan wel leiden tot veroordelingen van uitvoerende pionnen, maar biedt geen soelaas voor het aanpakken van leidinggevende actoren, die achter de schermen opereren en zich niet zomaar blootstellen aan universele jurisdictie.²³⁷⁰ Opname en tracering van telefoongesprekken en navolgende opsporingsacties kunnen eventueel nog resulteren in arrestatie en vervolging van onderhandelaars of andere handlangers uit het middenkader, maar veel hoger geraakt men helaas niet.²³⁷¹ Zolang men er enkel in slaagt om onbelangrijke, vervangbare voetsoldaten te vervolgen, blijven de kopstukken buiten schot en kunnen ze hun criminele activiteiten in stand houden, geholpen door hun maatschappelijke positie en aangespoord door een schijn van straffeloosheid.²³⁷² De internationale gemeenschap kwam pas traag tot het besef dat er een bijna ongelimiteerde voorraad bestaat aan wanhopige Somalische jongeren die wensen deel te nemen aan lucratieve piraterijactiviteiten, waardoor vervolging en berechting van dergelijke uitvoerende pionnen weinig effect heeft op het voortbestaan van dit hardnekkig misdaadfenomeen.²³⁷³

Er blijken verschillende visies te bestaan omtrent de draagwijdte en het accuraat karakter van de aanwezige kennis en inlichtingen met betrekking tot piraterijnetwerken: sommigen menen dat er ondanks het toenemend inzicht nog steeds substantiële lacunes bestaan en er bijgevolg geen coherent beeld kan worden gevormd, in het bijzonder voor wat de financiële aspecten betreft, terwijl

²³⁶⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 8.

²³⁶⁹ Zie o.a. M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'" in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON en M. STERIO (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 242-243 (hierna verkort: M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'"); K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 8.

²³⁷⁰ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 170; M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 242-243; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 8.

²³⁷¹ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 170; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 8; A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 5-6.

²³⁷² Zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 354-355; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 241; M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 242; A. DEANS, "Suing Organized Piracy: An Application of Maritime Torts to Pirate Attacks, and Subsequent Civil Actions against the Supporters of Organized Piracy", *Roger Williams University Law Review* 2011, 655-686; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 45.

²³⁷³ Zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 355; M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 242.

anderen beweren dat piraterijnetwerken niet bijzonder gesofisticeerd in elkaar zitten en de voornaamste piratenkopstukken gekend zijn.²³⁷⁴ Bepaalde waarnemers claimen dat de bevoegde instanties over uitgebreide informatie beschikken met betrekking tot de organisatiestructuur en het beheer van de operaties en zijn ervan overtuigd dat niet het gebrek aan inlichtingen, maar het tekort aan focus, krachtdadigheid en coördinatie voor problemen zorgt.²³⁷⁵ Los van al dan niet aanwezige kennis, kan echter niet naast enkele kwesties gekeken worden die de vervolging van piratenleiders en -financiers op significante wijze bemoeilijken: het internationaal karakter van de misdaden zorgt voor jurisdictieproblemen, clansystemen en tribale samenlevingsvormen leiden tot moeilijk te doorbreken vertrouwensbanden en maatschappelijke aanvaarding, wijdverspreide corruptie faciliteert meer dan eens deze criminele activiteiten en het gebruik van onconventionele financiële kanalen is nefast voor de opsporing ervan.²³⁷⁶

Door de nagenoeg onbestaande vervolging van piratenkopstukken heerste de perceptie dat de internationale en nationale vervolgingsinspanningen geen succesverhaal waren.²³⁷⁷ Bij het vastleggen van de prioriteiten was men volgens velen niet doordacht en ambitieus geweest: de focus werd te veel op de vervolging van uitvoerende pionnen gelegd en er werd weinig vooruitgang geboekt in de strijd tegen de achterliggende netwerken, waardoor de echte doorbraak op zich liet wachten en de impact van de vervolgingsinitiatieven beperkt bleef. Na verloop van tijd slaagde men er weliswaar in om voetsoldaten in grote getale te vervolgen en berechten, maar de investeringen leken disproportioneel ten aanzien van de behaalde resultaten. De reactieve vervolging van *low level*-piraten door regionale rechtbanken zou weliswaar moeten worden voortgezet, maar het zwaartepunt zou fundamenteel verschoven moeten worden naar de proactieve vervolging van piratenleiders en -financiers.²³⁷⁸

2.5.2 Actuele ontwikkelingen

Recente gebeurtenissen in Somalië leken plots toch een einde te maken aan de straffeloosheid van piratenkopstukken: in augustus 2014 werd Mohamed Abdi Gafaje, de tweede in rang van een gevaarlijke piratenbende, door de Somalische autoriteiten aangehouden en eerder in mei 2010 werd Abshir Boyah gevat, die door zijn criminele staat van dienst als een ware beroemdheid werd beschouwd in Puntland.²³⁷⁹ Opvallend was wel dat beiden zeer vergevingsgezinde sancties ontvingen. De grote mijlpaal betrof de aanhouding van Mohamed Abdi Hassan, bijgenaamd 'Afweyne' ('grote mond') en één van de bekendste moderne piraten: kort na zijn zelfverklaard afscheid van de piraterijbusiness werd hij in oktober 2013 op Belgische bodem gearresteerd door middel van een uitgekende list.²³⁸⁰ Afweyne genoot in het verleden een goede behandeling door de Somalische

²³⁷⁴ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 18; J. CASAL e.a., *Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa*, Washington, World Bank Publications, 2013, 126 p.

²³⁷⁵ Zie o.a. Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1853 (10 maart 2010), *UN Doc. S/2010/91* (2010), 35-43; J. CASAL e.a., *Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa*, Washington, World Bank Publications, 2013, 29-32.

²³⁷⁶ Zie o.a. K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 18; J. MACPHEE, "Beating the Banks: Hawala's Place in the Global Financial Environment and its Potential Links to Piracy", *Marine Affairs Program* 2012.

²³⁷⁷ Zie o.a. K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 17.

²³⁷⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 36.

²³⁷⁹ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 6-7.

²³⁸⁰ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 3; J. BRIDGER, "The Rise and Fall of Somalia's Pirate King", *Foreign Policy*, 4 november 2013; "Somali pirate chief

autoriteiten, die hem allerm minst iets in de weg legden, en zei in januari 2013 de piraterij vaarwel: hij verklaarde dat hij zich voortaan wou bezighouden met de rehabilitatie van voormalige piraten en onderhandelde over mogelijke amnestie voor zijn ex-collega's, maar zijn beslissing om op pensioen te gaan was volgens sceptici voornamelijk ingegeven door toenemende overheidsdruk, slinkende opbrengsten en de overtuiging dat hij niet langer straffeloos kon functioneren.²³⁸¹ Via een undercoveroperatie, onder het voorwendsel dat men een film wou maken over het leven van de befaamde piraat, werd hij naar België gelokt, waar hij bij aankomst op de luchthaven prompt gearresteerd werd samen met zijn rechterhand Mohamed Moalin-Aden, bijgenaamd 'Tiiceey', die ook een belangrijke plaats binnen de piraterijhiërarchie innam.²³⁸² De Belgische overheid ging weliswaar niet belangeloos over tot deze arrestatie, vanuit het principe dat elke piraat een 'vijand van de mensheid' betreft, want Mohamed Abdi Hassan bleek het brein te zijn achter de kaping van het Belgisch baggerschip *Pompei* in 2009. Hij was de eerste piratenleider die door een westerse staat werd aangehouden en vervolgd.

Het proces van Mohamed Abdi Hassan startte in september 2015, maar de verdediging besliste om verstek te laten gaan uit protest tegen een overvloed aan nieuwe stukken die aan het dossier waren toegevoegd.²³⁸³ Desalniettemin werd Afweyne een celstraf van 20 jaar opgelegd, die deels voortvloeide uit een veroordeling voor foltering.²³⁸⁴ Zijn kompaan Tiiceey ontving een milder oordeel: zijn medeplichtigheid bij de kaping van de *Pompei* werd niet bewezen geacht, waardoor er slechts een celstraf van vijf jaar werd uitgesproken voor deelname aan een criminele organisatie.²³⁸⁵ Dit laatste is enigszins teleurstellend, aangezien er bij gebrek aan een duidelijke band met een specifieke piraterijaanval blijkbaar geen zware straf wordt uitgesproken en behoedzame piratenleiders of -financiers, die volledig achter de schermen opereren en zich niet met concrete piraterijactiviteiten inlaten, zo deels buiten schot blijven. Mohamed Abdi Hassan tekende verzet aan tegen de uitspraak, maar kreeg in december 2016 dezelfde straf opgelegd.²³⁸⁶ In juni 2017 werd de straf voor Afweyne nogmaals bevestigd in beroep, maar de sanctie voor Tiiceey verdubbelde, aangezien hij ook als één van de leidinggevende figuren binnen de piraterijgroepering werd beschouwd.²³⁸⁷ Beiden gingen in

arrested after being lured to Belgium by police posing as documentary makers", The Telegraph, 14 oktober 2013; "Somalische piratenkoning opgepakt op Zaventem", De Morgen, 14 oktober 2013.

²³⁸¹ Na de formatie van een nieuwe Somalische federale regering in 2013 startte Afweyne onderhandelingen op omtrent nationale amnestie en rehabilitatieprogramma's voor piraten en richtte hij zelfs een *Anti-Piracy Agency* op in Mogadishu. Hij probeerde tevens een overeenkomst met de federale overheid te bereiken omtrent de bevrijding van alle resterende gijzelaars van zijn piratengroepering (vaak aangeduid als het *Hobyo-Harardhere Network*) tegen betaling van 2 miljoen dollar, maar na interne strubbelingen viel de deal in het water (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; J. BRIDGER, "The Rise and Fall of Somalia's Pirate King", *Foreign Policy*, 4 november 2013; "Somali pirate 'Big Mouth' quits", BBC News, 10 januari 2013).

²³⁸² Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; J. BRIDGER, "The Rise and Fall of Somalia's Pirate King", *Foreign Policy*, 4 november 2013; "Somali pirate chief arrested after being lured to Belgium by police posing as documentary makers", The Telegraph, 14 oktober 2013; "Somalische piratenkoning opgepakt op Zaventem", De Morgen, 14 oktober 2013.

²³⁸³ Zie "Somalische 'piratenkoning' aangeduid door verschillende getuigen", De Standaard, 17 september 2015.

²³⁸⁴ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; J. BRIDGER, "The Rise and Fall of Somalia's Pirate King", *Foreign Policy*, 4 november 2013; "Piratenkoning veroordeeld tot 20 jaar cel", De Standaard, 14 maart 2016.

²³⁸⁵ Zie "Piratenkoning veroordeeld tot 20 jaar cel", De Standaard, 14 maart 2016.

²³⁸⁶ Zie "Piratenkoning krijgt opnieuw 20 jaar cel voor kaping Pompei", Het Nieuwsblad, 12 december 2016.

²³⁸⁷ De veroordelingen steunden voornamelijk op getuigenverklaringen, DNA-sporen, financiële transacties en telefoniegegevens. Het Gentse Hof van Beroep voorzag ook in de verbeurdverklaring van ongeveer 9 miljoen

cassatie tegen het arrest, maar in november 2017 werd enkel het cassatieberoep van Mohamed Moalin-Aden gegrond verklaard omdat het Gentse Hof van Beroep zijn saisine overschreden zou hebben: de celstraf van 20 jaar voor Afweyne bleef dus gelden, terwijl Tiicey een nieuw proces kreeg voor het Hof van Beroep van Brussel.²³⁸⁸ Begin 2016 kon ook piratenleider Mohamed Osman Mohamud, alias 'Garfanje', ingerekend worden door de Somalische autoriteiten, nadat hij zich samen met honderden van z'n handlangers overgaf in Galmudug.²³⁸⁹ Net als Afweyne gaf hij blijk van goede bedoelingen: hij wou z'n oud beroep opgeven om mee te werken aan de vredevolle heropbouw en ontwikkeling van de regio.

2.5.3 Nood aan verandering

2.5.3.1 Nieuwe technieken

De hiervoor besproken actuele gebeurtenissen wijzen uit dat het zelden om een arrestatie door een westerse staat gaat en maken bovenal duidelijk dat vervolgingen van piratenkopstukken grote uitzonderingen betreffen: de leidinggevende figuren binnen de piraterijnetwerken blijven over het algemeen buiten schot en er wordt weinig vooruitgang geboekt op vlak van onderzoek.²³⁹⁰ Hooggeplaatste criminelen vervolgen zonder enige band met een specifiek incident is volgens een gevestigde rechtshandavingswijsheid immers zeer moeilijk: het moet in principe mogelijk zijn om een zaak op te bouwen vanaf de basis en via de kleinere vissen uiteindelijk de kopstukken te vatten, maar dat is allerminst evident. Daarom worden bepaalde onderzoekstechnieken, waaronder undercoveroperaties, bewijsvergaring via insiders, elektronische communicatiesurveillance en gespecialiseerde onderzoekseenheden, steeds vaker naar voor geschoven. Sommige van deze gesofisticeerde methodes werden reeds in beperkte mate gebruikt, maar staan nog niet volledig op punt.

Werken met insidergetuigen of informanten stootte lange tijd op verzet van sommige piraterijbestrijdingsactoren, die het als een onverkwikkelijke praktijk zagen.²³⁹¹ Hoewel dergelijke acties steeds met professionele begeleiding en de nodige voorzichtigheid moeten worden ondernomen, is het belangrijk dat deze techniek in toenemende mate ontwikkeld en aanvaard wordt, aangezien ze in bepaalde situaties noodzakelijk is om meer dan enkel uitvoerende pionnen te

euro, iets wat in eerste aanleg niet was gebeurd door een vergetelheid van het Openbaar Ministerie (zie "Somalische piratenkoning in beroep opnieuw veroordeeld tot 20 jaar cel", VRT, 2 juni 2017; "13 miljoen van Somalische piraten niet verbeurdverklaard door vergetelheid OM", De Morgen, 14 maart 2016; "DNA van piratenkoning gevonden op kopje koffie aan boord van Pompei", De Morgen, 18 september 2015).

²³⁸⁸ In zijn verklaring van hoger beroep gaf de federaal procureur aan dat het beroep met betrekking tot Mohamed Moalin-Aden beperkt was tot de strafmaat en de verbeurdverklaring, maar het Gentse Hof van Beroep boog zich ook over de schuldvraag en overschreed zo zijn saisine (zie Cass. 7 november 2017, AR P.17.0727.N; "Piratenkoning krijgt geen nieuw proces, kompaan wel", De Standaard, 7 november 2017).

²³⁸⁹ Zie "Pirate kingpin surrenders", Maritime Security Review, 22 januari 2016.

²³⁹⁰ In de Verenigde Staten werd in 2013 ook een onderhandelaar veroordeeld, die zich tevens bezighield met fysieke en psychologische foltering van bemanningsleden en een behoorlijke positie bekleedde binnen de piratenhiërarchie, maar de UNODC stelde midden 2013 vast dat er nog geen half dozijn aan piratenkopstukken en -financiers vervolgd waren (zie *United States v. Shibin*, United States Court of Appeals 12 juli 2013, 722 F.3d 236 (4th Cir. 2013); M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 140; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 170; A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 3).

²³⁹¹ Zie o.a. K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 19.

vervolgen. Het is aangewezen om te mikken op het middenkader en zo naar boven te werken, want de laagsten in rang worden amper betrokken en weten nagenoeg niets af van de precieze functionering en organisatiestructuur van de piratengroepering: soms kunnen ze wel bewijsmateriaal aanleveren dat tegen hogeren in rang kan worden gebruikt, maar dit lijkt eerder uitzondering dan regel, waardoor toenemende aandacht voor operatoren van moederschepen en tussenpersonen aan land een productievere strategie lijkt. Tribale samenlevingsgemeenschappen en loyale clanrelaties kunnen de praktijk van insidergetuigen en informanten ernstig compliceren, maar de ervaring leert dat dergelijke technieken reeds succesvol werden toegepast in moeilijker, vijandigere omstandigheden.²³⁹² De onderzoeksmethode zou aangevuld kunnen worden door een getuigenbeschermingsprogramma, aangezien er tot nog toe weinig resultaat werd geboekt en dit een duidelijk engagement zou uitspreken om piratenleiders aansprakelijk te stellen, maar de risico's zijn moeilijk in te schatten: het huidige gebrek aan een dergelijk beschermingssysteem kan zowel wijzen op een relatief laag gevaar voor de betrokkenen, als op onvoldoende uitwerking van de gerelateerde onderzoeksaanpak. Ook communicatiesurveillance kan een verschil maken: indien niet alleen de locaties en duur van de oproepen, maar ook de inhoud onderschept zou kunnen worden, zou dit tot een grote doorbraak kunnen leiden.²³⁹³ Een forse inhaalbeweging is in elk geval nodig en toenemend gebruik van moderne onderzoekstechnieken lijkt meer dan aanbevolen om piratenkopstukken verantwoordelijk te houden.

2.5.3.2 Hernieuwde inspanningen en coördinatie

Op nationaal vlak werd heel weinig gerealiseerd: noch de Somalische federale autoriteiten, noch de instanties van de deelstaten toonden dat ze gemotiveerd en bekwaam waren om piratenleiders te vervolgen en berechten.²³⁹⁴ De kopstukken en hun zakenpartners bleven dus vrijheid en straffeloosheid genieten en werden niet gehinderd bij reizen of financiële transacties.²³⁹⁵ Door een overduidelijk gebrek aan capaciteit, ervaring en kennis werd dit de Oost-Afrikaanse staat echter niet kwalijk genomen en werd er vooral met een beschuldigende vinger naar de internationale gemeenschap gewezen. Desalniettemin ontwikkelden zich enkele nuttige initiatieven, die misschien wijzen op een positieve trend: via *ad hoc*-coöperatie werken vertegenwoordigers uit de VS, Europa en de Seychellen samen aan lopende onderzoeken en in het kader van *Nemesis*, een 18 maand durend onderzoeksproject dat door *Europol* en *Eurojust* werd ondersteund, nam een gemeenschappelijk Nederlands-Duits team het voortouw.²³⁹⁶ Dit laatste initiatief kon helaas niet voortgezet worden door een gebrek aan financiering, maar het mag duidelijk zijn dat er in de laatste jaren wel degelijk pogingen ondernomen worden om het onderzoek naar piratenkopstukken te optimaliseren. De uitblijvende resultaten zijn evenwel ontmoedigend en wijzen op cruciale tekortkomingen.

Sommige experts menen dat hooggeplaatste vertegenwoordigers van de internationale gemeenschap als één blok druk moeten zetten op plaatselijke overheden en politici, door aanhoudingsbevelen over te maken en te eisen dat er actie ondernomen wordt: de vele honderden

²³⁹² Zie o.a. K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 37.

²³⁹³ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 20 en 37.

²³⁹⁴ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 44.

²³⁹⁵ Mohamed Abdi Hassan kreeg zelfs een diplomatiek paspoort uitgereikt door de Somalische autoriteiten, waardoor hij vrij kon reizen en immuniteit genoot (zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7).

²³⁹⁶ *Supra* III.3.3.7.2.

miljoenen die werden besteed aan steunmaatregelen en capaciteitsuitbouw in Somalië zouden immers goed moeten zijn voor enige coöperatie.²³⁹⁷ Na verloop van tijd worden de kwaliteit en toegankelijkheid van bewijsmateriaal onvermijdelijk aangetast, dus er moet dringend ingegrepen worden om alle relevante bewijsstukken en getuigenverklaringen met betrekking tot leidinggevende figuren, financiers, onderhandelaars, tussenpersonen en begunstigden te verzamelen. Indien men toch onwillig of onbekwaam blijkt te zijn, moeten internationale operaties afgewogen worden. Voor wat piratenleiders betreft die reeds het voorwerp uitmaken van een aanhoudingsbevel en regelmatig internationale verplaatsingen maken, is snellere communicatie en coördinatie dan weer cruciaal, zodat deze gearresteerd kunnen worden wanneer de kans zich voordoet. Veel waarnemers en betrokken actoren delen echter dezelfde bezorgdheid: na de substantiële daling van Somalische piraterij is het plausibel dat ook de internationale aandacht en daaraan gekoppelde politieke wil afnemen om onderzoek en vervolgingspogingen naar piratenleiders en -financiers voort te zetten.²³⁹⁸ Dit zou leiden tot straffeloosheid voor diegenen die de grootste opbrengsten hebben verworven en primaire verantwoordelijkheid dragen, wat zowel juridisch als moreel onaanvaardbaar is.²³⁹⁹ Om een vergelijking met andere internationale misdrijven te maken, zou het ook totaal ongepast geweest zijn om de verantwoordelijken voor de wrede daden in voormalig Joegoslavië en Rwanda niet te vervolgen omdat de conflicten stopgezet waren of tot een 'aanvaardbaar niveau' waren gedaald. In diezelfde zin is het ondenkbaar om een criminele bende ongestraft te laten omdat de specifieke misdrijven geen imminente dreiging meer vormen of het actieterrein is verlegd.

2.5.3.3 Nieuwe visie

Sommigen menen dat de tweeledige strategie van de internationale gemeenschap, die voornamelijk inzet op ontwikkelingsprogramma's en maritieme patrouilles, enigszins logisch is, aangezien de voornaamste politici, diplomaten en vertegenwoordigers van internationale organisaties enkel met dergelijke initiatieven vertrouwd zijn: deze actoren bevinden zich binnen hun comfortzone bij het opstellen van verdragen, uitwerken van internationale steunmaatregelen of zenden van een troepenmacht naar crisisgebieden, maar weinigen onder hen hebben kennis of ervaring inzake onderzoek en vervolging van complexe georganiseerde misdaad.²⁴⁰⁰ De rechtshandavingsaspecten en het vervolgingsvraagstuk waren bij wijze van spreken pas aan de orde wanneer patrouillerende oorlogsschepen voor het eerst piraten arresteerden en men zich afvroeg wat er vervolgens moest gebeuren, waardoor de focus al deels richting de vervolging van loutere voetsoldaten werd geduwd. Na verloop van tijd werd duidelijk dat proactieve initiatieven nodig waren om een onderzoek op te bouwen tegen piratengroeperingen en leidinggevende figuren, maar dit besef kwam bij internationale beleidsmakers pas laat en er bleek onvoldoende politieke wil te zijn. Ook binnen de context van de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*, die lang gedomineerd werd door politici en diplomaten die weinig bijdroegen op vlak van vervolging en rechtshandhaving, kan deze trend mooi geïllustreerd worden: het multinationalaal initiatief bestempelde het volgen van illegale geldstromen reeds bij zijn oprichting als één van de voornaamste krachtlijnen, maar slechts in juli 2011, tweeënhalf jaar later, werd een vijfde werkgroep gecreëerd die zich met dergelijke kwesties

²³⁹⁷ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 19.

²³⁹⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 35.

²³⁹⁹ Zie M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 243; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 35.

²⁴⁰⁰ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 17.

zou bezighouden.²⁴⁰¹ Sindsdien kwam de focus van de *CGPCS* wel steeds meer op rechtshandhaving en vervolging te liggen, maar de opgelopen achterstand is allerm minst ingehaald.

Samenvattend kan gesteld worden dat er ondanks de overvloed aan hoogdravende retoriek (*'follow the money'*) in politieke verklaringen en internationale rapporten weinig vooruitgang wordt geboekt: het bewustzijn voor de problematiek is duidelijk gestegen, aangezien overal wordt aangenomen dat loutere vervolging van uitvoerende pionnen onvoldoende is, maar van concrete resultaten is er amper sprake.²⁴⁰² De beleidskeuzes van de internationale gemeenschap veronachtzaamden de vervolgings- en rechtshandavingsproblematiek en dit laat nu nog steeds zijn sporen na: de combinatie van maritieme patrouilles en het regionaal vervolgingsmodel resulteerde in de vervolging van grote volumes *low level*-piraten, zonder aandacht voor de achterliggende netwerken. Velen bekritiseren de prioritering van capaciteitsuitbouw in Somalië en de omliggende staten, aangezien algemeen geweten was dat deze landen niet in staat waren om in de nabije toekomst diepgaand onderzoek te voeren: enkel de Seychellen tonen potentieel om kortzichtige massavervolgingen te overstijgen, maar ook daar zou substantiële internationale ondersteuning nodig zijn.²⁴⁰³ Natievorming en staatsontwikkeling zijn nobele motieven, maar volgens critici is de internationale gemeenschap zich steeds meer beginnen blindstaren en werd brede capaciteitsuitbouw vaak als façade gebruikt om de ondoeltreffende rechtshandavings- en vervolgingsstrategie te verbergen. Het is mogelijk dat de internationale gemeenschap het huidig piraterijvervolgingsniveau voldoende acht of dat men niet bereid is om meer te investeren, maar het is al te gek dat piratenleiders, die rijk geworden zijn door het beheer van een criminele business die enorme winsten opleverde en terwijl gigantische economische en menselijke kosten veroorzaakte, niet bestraft zouden worden.²⁴⁰⁴ Zoals werd benadrukt in *United States v. Ali*, is het irrationeel, contraproductief en moreel verwerpelijk om enkel de piraten aan te pakken die wanhopig genoeg zijn om het vuile werk op te knappen, terwijl de kopstukken, financiers en tussenpersonen onbestraft blijven.²⁴⁰⁵

Nagenoeg iedereen is het erover eens dat een nieuwe visie en doelgerichte strategie vereist zijn om piratenkopstukken aan te pakken.²⁴⁰⁶ Zoals mooi werd verwoord in het Lang-rapport, heeft het rechtshandavings- en vervolgingsorkest dringend nood aan een dirigent, zodat alles adequaat

²⁴⁰¹ De oprichting en werkzaamheden van deze werkgroep werden lang afgeremd omdat sommige staten bezorgd waren over de uitwisseling van gevoelige inlichtingen en sceptisch stonden tegenover de haalbaarheid van de beoogde objectieven (zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 18).

²⁴⁰² Zie o.a. Resolutie 2246 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (10 november 2015), *UN Doc. S/RES/2246* (2015); Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (12 oktober 2015), *UN Doc. S/2015/776* (2015); Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (16 oktober 2014), *UN Doc. S/2014/740* (2014); Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (21 oktober 2013), *UN Doc. S/2013/623* (2013); M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 242-243; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 170; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 355; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 44 en 49.

²⁴⁰³ Zie o.a. M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 350; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 27-28; *infra* V.3.2.4.

²⁴⁰⁴ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 50.

²⁴⁰⁵ Zie *United States v. Ali Mohamed Ali*, United States Court of Appeals 11 juni 2013, No. 12-3056 (D.C. Cir. 2013).

²⁴⁰⁶ Zie o.a. M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 242; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 3.

gecoördineerd kan worden en de juiste prioriteiten worden gelegd.²⁴⁰⁷ Tot nu toe waren acties ter vervolging van piratenleiders voornamelijk reactief, gebonden aan de context van een specifiek incident en zonder structurele omkadering, maar dit moet zo snel mogelijk veranderen. Met betrekking tot Somalische piraterijbestrijding zijn er voldoende mogelijkheden, gelet op de bevoegdheid om operaties aan land uit te voeren²⁴⁰⁸, maar in de Golf van Guinee kunnen de territoriale soevereiniteit van de kuststaten en het principe van non-interventie moeilijkheden veroorzaken, waardoor creatieve plannen en doorgedreven overleg noodzakelijk zijn.

2.5.3.4 Command responsibility?

Sommigen zijn van mening dat het juridisch concept van ‘*command responsibility*’, waarbij diegenen die gezag uitoefenen verantwoordelijk kunnen worden gehouden voor de daden van hun ondergeschikten, mits enkele aanpassingen aan de specifieke situatie een nuttig mechanisme kan blijken om piratenkopstukken aan te pakken.²⁴⁰⁹ De theorie vindt zijn oorsprong in de context van gewapend conflicten en gaat uit van de premisse dat bevelhebbers de enigen zijn die via inzet en training van hun ondergeschikten en mogelijke tuchtmaatregelen en bevelen controle hebben over de manifestatie van geweld en daaraan gerelateerde inbreuken op het internationaal recht, waardoor ze riskeren om strafrechtelijk aansprakelijk te worden gesteld.²⁴¹⁰ *Command responsibility* (of ‘*superior responsibility*’) werd voor het eerst geformaliseerd in de verdragen van Den Haag van 1907, maar het betreft een eeuwenoud concept.²⁴¹¹ De statenpraktijk heeft het principe sindsdien bevestigd als een valabele vorm van individuele strafrechtelijke verantwoordelijkheid voor misdrijven die door ondergeschikten worden gepleegd en niet kunnen worden verhinderd door de gezagvoerder.²⁴¹² Het Internationaal Comité van het Rode Kruis (*International Committee of the Red Cross* of ICRC)²⁴¹³ liet noteren dat de regel zowel op internationale als niet-internationale conflicten van toepassing is²⁴¹⁴ en in het Statuut van Rome werd vastgelegd dat niet alleen militaire bevelhebbers, maar ook burgers met een leidinggevende rol eraan onderworpen kunnen worden, waardoor *de facto* controle op gelijke hoogte wordt geplaatst met *de jure* gezag.²⁴¹⁵

²⁴⁰⁷ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 46; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 23 en 50.

²⁴⁰⁸ *Supra* III.3.3.3.1.

²⁴⁰⁹ Zie M. A. NEWTON, “Piracy and the Problem of ‘Command Responsibility’”, 242-243.

²⁴¹⁰ Bevelhebbers die gevechtseenheden inzetten, zullen dit steeds doen op een manier die hen toelaat om de acties te controleren. Zoals Mao Zedong reeds stelde: “*Unorganized guerilla warfare cannot contribute to victory*” (zie M. A. NEWTON, “Piracy and the Problem of ‘Command Responsibility’”, 266; M. A. NEWTON, “Modern Military Necessity: The Role and Relevance of Military Lawyers”, *Roger Williams University Law Review* 2007, 885).

²⁴¹¹ Zie artikel 3 Verdrag nopens de wetten en gebruiken van den oorlog te land van 29 juli 1899; M. A. NEWTON, “Piracy and the Problem of ‘Command Responsibility’”, 243.

²⁴¹² Zie o.a. Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Mucic, Delic, Landzo and Delalic*, Judgment, Case No. IT-96-21-T (16 november 1998); Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Kayishema and Ruzindana*, Judgment, Case No. IT-95-1-T (21 mei 1999); J. HENCKAERTS en L. DOSWALD-BECK, *Customary International Humanitarian Law – Volume I: Rules*, New York, Cambridge University Press, 2009, 558; M. A. NEWTON, “Piracy and the Problem of ‘Command Responsibility’”, 243.

²⁴¹³ Website: www.icrc.org.

²⁴¹⁴ Zie J. HENCKAERTS en L. DOSWALD-BECK, *Customary International Humanitarian Law – Volume I: Rules*, New York, Cambridge University Press, 2009, 559-560; M. A. NEWTON, “Piracy and the Problem of ‘Command Responsibility’”, 243-244.

²⁴¹⁵ Er wordt wel een duidelijk onderscheid gemaakt tussen militaire bevelhebbers en ‘*civilian leaders*’, wat zich vertaalt in lichtjes andere voorwaarden: burgers met een leidinggevende rol moeten op de hoogte zijn van het

Hedendaagse piraterij, gekenmerkt door goed gestructureerde netwerken en nauwlettend georkestreerde acties, lijkt zich ook te lenen tot toepassing van *command responsibility*, gelet op de grote invloed van gezaghebbende actoren achter de schermen: net zoals een militair bevelhebber de ultieme beslissingsbevoegdheid draagt en verantwoordelijk is voor het opstellen, opleiden en instrueren van zijn troepen, is er voor een piratenleider een gelijkaardige rol weggelegd binnen de wijdvertakte piraterijhiërarchie. Men gaat er immers van uit dat het principe van *command responsibility*, dat zijn oorsprong vindt in strikt georganiseerde en gedisciplineerde militaire milieus, *mutatis mutandis* van toepassing is op lossere, informelere gezagsrelaties tussen niet-statelijke actoren: een moderne invulling van het 'effectieve controle'-criterium laat toe dat aansprakelijkheid ook mogelijk is voor bevelhebbers die cellulaire eenheden opzetten, opererend op basis van loyaliteit en met weinig strategische controle van bovenaf, en dit model lijkt sterk op hetgeen in de hedendaagse piraterij wordt aangewend.²⁴¹⁶ Uit eerdere rechtspraak blijkt ook dat afwezigheid van effectieve controle op het specifieke tijdstip van een inbreuk eventuele *command responsibility* niet automatisch uitsluit, gelet op de verantwoordelijkheid die men draagt voor het vormen en inzetten van een eenheid.²⁴¹⁷ De hiërarchische relaties variëren ongetwijfeld naargelang de omstandigheden, maar piratenleiders zetten net als militaire bevelhebbers de activiteiten van hun ondergeschikten op touw: alle grootschalige misdaadfenomenen ontspruiten namelijk uit een complexe mix van menselijke factoren en leidinggevende figuren spelen op al deze elementen in om betrokken personen voor hun kar te spannen.²⁴¹⁸ Aangezien piraterijdelicten bovendien net als oorlogsmisdaden tot de categorie van misdrijven behoren waarvoor universele jurisdictie geldt, wat erop wijst dat ze wereldwijd worden afgekeurd, lijkt aansprakelijkheid van piratenkopstukken voor het geweld tegen de globale scheepvaart een valabele optie: het intentioneel samenbrengen van een strijdmacht voor het plegen van lucratieve misdrijven kan nopen tot een creatieve toepassing van *command responsibility* en het vergt weinig uitleg dat toekenning van ultieme verantwoordelijkheid aan piratenleiders een ontradend effect teweeg zou brengen bij de aanstokers van deze halsstarrige problematiek.

Bovenstaande argumenten klinken theoretisch verdedigbaar en de uitbreiding van het concept van *command responsibility* buiten zijn oorspronkelijk toepassingsgebied schijnt niet zo moeilijk te liggen: tijdens onderhandelingen met betrekking tot het Statuut van Rome bleek analoge toepassing van de

plegen van criminele feiten door hun ondergeschikten of deze informatie bewust veronachtzamen, wat niet vereist is voor militaire bevelhebbers. Dit zorgt ervoor dat toepassing van het principe van *command responsibility* binnen de piraterijcontext moeilijkheden kan opleveren wanneer er weinig overleg is tussen piratenkopstukken en hun ondergeschikten. Er kan anderzijds wel gesteld worden dat enige vorm van informatiedoorstroming essentieel is voor elke piratenleider die zijn deel van het losgeld wil opstrijken en dergelijke communicatie kan aangetoond worden aan de hand van indirect, contextspecifiek bewijs (zie artikel 28 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367; M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 254-255).

²⁴¹⁶ Zie M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 244 en 265.

²⁴¹⁷ Na het doelbewust inzetten van een strijdmacht kan een bevelhebber niet aanvoeren dat hij geen kennis had van precieze misdaden op bepaalde plaatsen en tijdstippen en kan hij evenmin een gebrek aan specifieke bevelen inroepen om zijn aansprakelijkheid te ontlopen (zie o.a. Internationaal Strafhof, *The Prosecutor v. Joseph Kony, Vincent Otti, Raska Lukwiya, Okot Odhiambo and Dominic Ongwen*, Warrant of Arrest for Joseph Kony, No. ICC-02/04-01/05-53 (27 september 2005); M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 273).

²⁴¹⁸ Zie o.a. M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 273-274.

theorie op misdaden tegen de menselijkheid en genocide geen probleem te zijn.²⁴¹⁹ Transponering van het principe binnen de piraterijcontext gaat echter nog wat verder en piratenleiders zijn bovendien slim genoeg om lacunes in de heersende doctrine en rechtspraak uit te buiten, waardoor het in de praktijk niet zo plausibel lijkt dat vervolgingen op deze leer worden gestoeld.²⁴²⁰ Alternatieve aansprakelijkheidsmogelijkheden zijn weliswaar wenselijk, maar tot op heden paste geen enkele staat *command responsibility* toe op piratenkopstukken: waterdichte zaken zijn immers onbestaande, waardoor men steeds afhankelijk blijft van subjectieve rechterlijke beoordelingen.²⁴²¹ Het gedecentraliseerd karakter van piratengroeperingen en de uiteenlopende, informele uitoefening van hun activiteiten maken het moeilijk om duidelijke gezagsrelaties bloot te leggen en op basis daarvan strafrechtelijke verantwoordelijkheid toe te kennen.²⁴²² Indien men *command responsibility* toch wenst toe te passen op moderne piraterij, is het essentieel dat bevoegde rechters zich verdiepen in de organisatiestructuur en niet te strikt zijn in het beoordelen van de effectieve controle die piratenleiders uitoefenen: als er geen rekening wordt gehouden met de concrete omstandigheden en specifieke kenmerken van deze misdaadcultuur, zal het concept immers geen soelaas bieden om de leidinggevende actoren achter de schermen te vervolgen.

2.6 Gebrek aan engagement extraregionale staten

2.6.1 Situering

Wanneer alles vanop een afstand bekeken wordt, kan geconcludeerd worden dat het huidig piraterijvervolgingsmodel een horizontaal, gedecentraliseerd systeem betreft, dat amper van bovenaf gestuurd wordt en op inspanningen van op gelijke voet staande 'vrijwilligers' rekent.²⁴²³ Globale piraterijvervolgung steunt op het concept van universele jurisdictie en is bijgevolg afhankelijk van 'judicieel altruïsme', aangezien er een land bereid moet worden gevonden om aangehouden piraterijverdachten te vervolgen, maar dit verloopt niet altijd even makkelijk: zelfs indien piraterijzaken doodeenvoudig zijn en het bewijsmateriaal niets aan de verbeelding overlaat, voelen weinig staten zich geroepen.²⁴²⁴ Adequate vervolging en bestraffing van piraterij kan volgens velen enkel gerealiseerd worden indien staten hun verantwoordelijkheid nemen, maar men schuift deze al te graag door en er zijn slechts weinig gevallen waarin een land zich engageert om

²⁴¹⁹ Zie M. C. BASSIOUNI, *The Legislative History of the International Criminal Court: An Article-by-Article Evolution of the Statute from 1994-1998*, Ardsley, Transnational Publishers, 2005, 210-214; M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 254.

²⁴²⁰ Zie o.a. M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 274.

²⁴²¹ Zie o.a. M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 242.

²⁴²² Zonder concrete bevelen, persoonlijke betrokkenheid of andere algemeen aanvaarde aanwijzingen is het zeer moeilijk om controle van een leidinggevende over zijn ondergeschikten te bewijzen. Sommigen stellen evenwel dat *effective control* in bepaalde omstandigheden kan worden afgeleid uit bevoorrading en wapenvoorziening: wanneer een piratencel bijvoorbeeld zonder strikt hiërarchisch toezicht functioneert, maar wel afhankelijk blijft van de aanvoer van wapens, brandstof en munitie, kan een piratenleider door het al dan niet leveren van deze benodigdheden indirect beslissen over de ontplooiing van criminele activiteiten en oefent hij dus gezag uit (zie M. A. NEWTON, "Piracy and the Problem of 'Command Responsibility'", 270-271; E. WITTE, "Koker Testifies about 'Operation No Living Thing' and Arms Deliveries from Liberia to Sierra Leone; Defense Counsel Begins Koker Cross-Examination", *International Justice Monitor*, 15 januari 2008).

²⁴²³ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 15.

²⁴²⁴ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 41 en 81.

piraterijverdachten op basis van universele jurisdictie te vervolgen.²⁴²⁵ Nagenoeg enkel wanneer eigen schepen of burgers het slachtoffer worden van een piraterijaanval, achten extraregionale landen zich gehouden om zelf actie te ondernemen.²⁴²⁶ Daarom moet vaak vertrouwd worden op piraterijvervolg door plaatselijke landen, zoals Kenia, de Seychellen, Tanzania en Mauritius, die wel bereid lijken om zich van deze taak te kwijten en zo andere staten ontlasten.²⁴²⁷ In andere situaties wordt meer dan eens teruggegrepen naar de ‘*catch and release*’-praktijk.²⁴²⁸

Slechts enkele extraregionale landen, waaronder België, Frankrijk, Duitsland, Italië, Japan, Nederland, Spanje, de Verenigde Staten en Zuid-Korea, nemen in zeer beperkte gevallen hun verantwoordelijkheid op.²⁴²⁹ Van de 1063 piraterijverdachten in de periode 2006-2011 werden er slechts 104 door een achttal extraregionale staten vervolgd, wat neerkomt op een magere 9,78 procent.²⁴³⁰ Empirisch onderzoek toont bovendien aan dat in de periode 1998-2007 slechts in vier gevallen beroep werd gedaan op universele jurisdictie, wat neerkomt op ruwweg 0,5 procent van alle incidenten die daarvoor in aanmerking kwamen.²⁴³¹ Na de opmerkelijke opmars van piraterij rond de Hoorn van Afrika in 2008 steeg dit cijfer naar ongeveer 2 procent, maar dit blijft nog steeds bedroevend laag.²⁴³² Bovenstaande feiten leggen de vinger op de wonde en wijzen op de onhoudbaarheid van de huidige situatie: overdracht van piraterijverdachten en daaropvolgende vervolging en bestraffing door plaatselijke landen lijkt immers slechts een tijdelijke of gedeeltelijke

²⁴²⁵ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 16-17; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 81; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 72; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 153; E. KONTOROVICH, “The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction’s Hollow Foundation”, *Harvard International Law Journal* 2004, 184; C. A. BRADLEY, “Universal Jurisdiction and U.S. Law”, *University of Chicago Legal Forum* 2001, 346-347; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 15.

²⁴²⁶ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 17; E. KONTOROVICH, “The Problems of Pirate Punishment”, 314; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 153-154; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 41, 57, 73-74 en 81; “Somali Pirate Muse Gets 34-year Prison Sentence for Indian Ocean Hijacking”, Bloomberg, 16 februari 2011; “Justice served”, *Maritime Security Review*, 20 februari 2011; “Life sentence”, *Maritime Security Review*, 20 maart 2011; “Italy jails more Somali pirates”, *Maritime Security Review*, 4 december 2012; “11 years for Somali Pirate”, *Maritime Security Review*, 15 april 2013; “Six Somalis go on trial in Spain”, *Maritime Security Review*, 9 oktober 2013; “Somali pirates sentenced”, *Maritime Security Review*, 15 november 2013.

²⁴²⁷ *Supra* V.1.2.

²⁴²⁸ Zie noot 2038.

²⁴²⁹ Zie o.a. Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 10-11; Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230; *United States of America vs. Mohamed Ali Said et al.*, District Court of Virginia 17 augustus 2010, 757 F. Supp. 2d 554 (E.D. Va. 2010); *United States of America vs. Mohammed Modin Hasan et al.*, District Court of Virginia 29 oktober 2010, 747 F. Supp. 2d 642 (E.D. Va. 2010); *United States of America v. Said*, District Court of Virginia 28 februari 2014, 3 F. Supp. 3d 515 (E.D. Va. 2014); *United States v. Shibin*, United States Court of Appeals 12 juli 2013, 722 F.3d 236 (4th Cir. 2013); *United States of America vs. Abdi Wali Dire et al.*, United States Court of Appeals 23 mei 2012, 680 F.3d 446 (4th Cir. 2012); *Belgium v. Omar Mohammed Abdiwahad*, Corr. Brussel 29 juni 2011; *Re ‘MV Taipan’*, Landgericht Hamburg 19 oktober 2012, 603 Kls 17/10; *Japan v. Mohamed Urgus Adeysey e.a.*, Tokyo District Court 12 april 2013.

²⁴³⁰ Zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 4-5.

²⁴³¹ Zie E. KONTOROVICH en S. ART, “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”, *American Journal of International Law* 2010, 436-453; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 81; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 16.

²⁴³² Zie o.a. E. KONTOROVICH en S. ART, “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”, *American Journal of International Law* 2010, 437; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 72.

oplossing, die enkel relevant is voor Somalische piraterij en op lange termijn ongetwijfeld problemen oplevert, aldus een grote groep critici.²⁴³³ Om duurzaam en haalbaar te blijven moet het systeem minstens aangevuld worden met verhoogde piraterijvervolgning door extraregionale staten, al is het maar in bepaalde situaties en niet telkens louter op basis van universele jurisdictie.²⁴³⁴

2.6.2 Nood aan verandering

2.6.2.1 Nationaal niveau

2.6.2.1.1 Beleid

Ondanks de bestempeling van piraten als ‘vijanden van de mensheid’, het principe van universele jurisdictie en de internationaalrechtelijke samenwerkingsplicht doen westerse landen weinig om hun gebrek aan engagement te rechtvaardigen en komen ze vaak openlijk uit voor hun beleid: piraterijvervolgning vindt slechts plaats indien er een duidelijk nationaal belang is.²⁴³⁵ Zo stelde het hoofd van het openbaar ministerie in Hamburg al dat men de rol van ‘wereldpolitie’ niet hoeft op te nemen: vervolgingsmaatregelen tegen piraterijverdachten worden enkel ingesteld als de Duitse staat een specifiek belang heeft bij de zaak.²⁴³⁶ Andere extraregionale landen bewijzen dat ze dezelfde mening zijn toegedaan aan de hand van hun vervolgingsbeleid, dat geen aandacht schenkt aan zaken die niet aan hen kunnen worden gelinkt via de nationaliteit van het aangevallen schip of de slachtoffers.²⁴³⁷ Een bedenkelijk argument dat vaak ter verdediging van deze houding wordt ingeroepen, is dat een groot deel van de wereldwijde incidenten zich niet voordoet op volle zee of in de EEZ, waardoor deze juridisch-technisch niet als piraterij kunnen worden aangemerkt en tot de verantwoordelijkheid van de kuststaat behoren, die de verplichting draagt om de veiligheid in zijn wateren te garanderen en een proactieve rol moet aannemen op vlak van vervolging.²⁴³⁸ Zelfs indien het piraterijvervolgingsmodel perfect zou functioneren en extraregionale staten steeds hun medewerking verlenen, zal de onwil of het capaciteitsgebrek van bepaalde kuststaten inderdaad een probleem blijven vormen en heel wat zeerovers door de mazen van het net laten glippen, maar dit vormt uiteraard geen excuus om niet in te grijpen wanneer het wel mogelijk is.

2.6.2.1.2 Regelgeving

Los van het terughoudend vervolgingsbeleid, blijkt ook inadequate nationale regelgeving vervolging en berechting van piraterijverdachten door extraregionale staten in de weg te staan.²⁴³⁹ Het is

²⁴³³ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 120; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 53.

²⁴³⁴ Zie o.a. M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 41, 73-74 en 83; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 72 en 74.

²⁴³⁵ Zie o.a. M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 81-82.

²⁴³⁶ Zie S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 48-49; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 81-82.

²⁴³⁷ De Belgische beslissing inzake piraterijvervolgning hangt uiteindelijk ook af van één criterium: is er een Belgisch belang aanwezig in deze zaak? Indien dit niet het geval is en er zich geen andere staat bereid toont, worden gevatte piraterijverdachten gewoon terug vrijgelaten.

²⁴³⁸ Zie M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 82-83.

²⁴³⁹ Zo diende een Deens marineschip in 2008 gevatte piraterijverdachten zomaar terug vrij te laten, aangezien er geen adequate rechtsbasis was om hen te vervolgen (zie F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 153; A. MURDOCH en D. GUILFOYLE, “Capture and Disruption Operations: the Use of Force in Counter-Piracy off Somalia” in D. GUILFOYLE (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*,

duidelijk dat de piraterijwetgeving in verschillende landen te wensen overlaat en het blijft een significante uitdaging om dergelijke staten tot wetshervormingen aan te zetten.²⁴⁴⁰ Effectieve omzetting van verdragen in de nationale rechtsorde laat vaak lang op zich wachten, waardoor er soms geen instrumenten zijn om efficiënte piraterijvervolgning mogelijk te maken: indien er geen bevoegdheidsgrond, adequate piraterijdefinitie of gepaste straffen voorzien zijn, wordt het immers zeer moeilijk.²⁴⁴¹ Verschillende extraregionale staten toonden zich weliswaar bereid om hun nationale wetgeving op punt te zetten, wat ongetwijfeld een belangrijke stap richting efficiënte globale piraterijvervolgning vormt, maar zonder uitgesproken vervolgingsengagement kan weinig bereikt worden.²⁴⁴²

Naast het bestaan van deugdelijke nationale piraterijwetgeving, dient ook het belang van flexibele rechtspraak benadrukt te worden: in sommige landen werkt men nog steeds met zeer oude of warrige piraterijwetgeving en is enige soepelheid vereist bij de interpretatie daarvan.²⁴⁴³ De Amerikaanse wet gaat bijvoorbeeld terug op een bepaling uit 1819 en bevat geen duidelijke piraterijdefinitie: er wordt simpelweg gesteld dat iedereen die zich op volle zee schuldig maakt aan daden van piraterij, zoals gedefinieerd door het volkenrecht (*‘piracy under the law of nations’*), levenslang wordt opgesloten.²⁴⁴⁴ Dit heeft enkele kwalijke gevolgen: zo werd in *United States of America vs. Mohamed Ali Said et al.*, een zaak tegen enkele Somalische piraten die in april 2010 het Amerikaans marineschip *USS Ashland* aanvielen in de overtuiging dat het om een koopvaardijship ging, geoordeeld dat niet moest worden teruggegrepen naar artikel 101 LOSC, maar dat men, gelet op het jaar van inwerkingtreding van de bewuste wet, beroep moest doen op het toen heersend internationaal gewoonterecht.²⁴⁴⁵ Na vaststelling dat de toenmalige gewoonterechtelijke definitie niet echt op punt stond, besloot men dan maar om het arrest van het *U.S. Supreme Court* in de zaak *United States of America v. Smith* van 1820 te volgen, dat piraterij als diefstal op zee definieerde.²⁴⁴⁶

Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2013, 161-162; “Danish Warship Absalon is a Nightmare to Somali Pirates”, *Marinebuzz*, 23 september 2008).

²⁴⁴⁰ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 590; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 72; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 153; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 84-86; J. KNOTT, “New Strategies and Ideas for Countering Piracy off Somalia - Piracy Prosecutions - Human Rights Issues”, *Idarat Maritime*, 22 juli 2010.

²⁴⁴¹ Sommige landen verwerken hun piraterijvervolgingsbeleid zelfs in hun wetgeving door de uitoefening van universele jurisdictie te beperken tot zaken die een link vertonen met de betrokken staat (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 590; S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 14-15; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 72; J. A. ROACH, “Countering Piracy Off Somalia: International Law and International Institutions”, *American Journal of International Law* 2010, 397-416).

²⁴⁴² Onder meer Frankrijk, België, Italië, Spanje, Tsjechië, Malta, Japan en Panama voorzagen recent in nieuwe piraterijwetgeving (zie o.a. M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 86; *supra* V.2.4.3.5).

²⁴⁴³ Zie M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 86-87.

²⁴⁴⁴ Zie 18 U.S.C. §1651; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 37.

²⁴⁴⁵ Zie o.a. *United States of America vs. Mohamed Ali Said et al.*, District Court of Virginia 17 augustus 2010, 757 F. Supp. 2d 554 (E.D. Va. 2010); S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 14; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 86; D. GUILFOYLE, “Prosecuting pirates in national courts: US v Said and piracy under US law”, *EJIL: Talk!*, 23 augustus 2010.

²⁴⁴⁶ Zie *United States v. Smith*, 18 U.S. 153, 160-161 (1820); S. L. HODGKINSON, “The Governing International Law on Maritime Piracy”, 14; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 56-57; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 37; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 86; D. GUILFOYLE, “Prosecuting pirates in national courts: US v Said and piracy under US law”, *EJIL: Talk!*, 23 augustus 2010.

Dit leidde ertoe dat de Amerikaanse piraterijbepaling onmogelijk van toepassing kon zijn indien men er niet in slaagde om iets te stelen. De achterliggende juridische redenering werd ernstig in vraag gesteld en in een navolgende rechterlijke beslissing (*United States of America vs. Mohammed Modin Hasan et al.*) werd een volledig andere stelling ingenomen: het argument van de verdediging, dat stelde dat er geen consensus bestaat omtrent de hedendaagse internationaalrechtelijke piraterijdefinitie, werd verworpen en er werd geconcludeerd dat de definitie van artikel 101 *LOSC* de huidige staat van het internationaal gewoonterecht reflecteert.²⁴⁴⁷ Uiteindelijk werd in *United States of America vs. Abdi Wali Dire et al.* het standpunt uit *United States of America vs. Mohamed Ali Said et al.* herroepen en werd zo orde op zaken gesteld: piraterij moet niet omschreven worden als diefstal op zee, aangezien internationaal recht een dynamisch gegeven is en voortdurend evolueert.²⁴⁴⁸ Er werd dus een oplossing gevonden, maar het mag duidelijk zijn dat verouderde nationale wetgeving heel wat problemen kan veroorzaken en dat flexibele rechtspraak in dat geval cruciaal is.

Zelfs wanneer er adequate wetgeving is, kan rigide rechtspraak een hinderpaal vormen: zo wordt het principe van universele jurisdictie, verankerd in artikel 4 van het Nederlands Wetboek van Strafrecht²⁴⁴⁹, door de Nederlandse rechter onderworpen aan een bijkomende test en wordt vervolging enkel bij aanwezigheid van een redelijk belang aanvaard.²⁴⁵⁰ Dergelijke situaties tonen aan dat het altruïstisch piraterijvervolgingsmodel, steunend op universele jurisdictie en bereidwilligheid van staten, zeer moeizaam functioneert: zelfs indien er deugdelijke piraterijwetgeving voorhanden is, ondersteunt vaak noch de uitvoerende macht, noch de rechterlijke macht het idee om piraterijverdachten te vervolgen zonder dat men er als staat een specifiek belang bij heeft of er op enigerlei wijze bij betrokken is.²⁴⁵¹ Er zijn tot op heden amper piraterijvervolgingen te vinden die zuiver op universele jurisdictie werden gebaseerd, met uitzondering van de vervolging van Somalische piraten door geëngageerde regionale landen.

2.6.2.2 Internationaal niveau

2.6.2.2.1 Beleid

Ongeacht het al dan niet bestaan van doeltreffende wetgeving en vervolgingsprocedures met betrekking tot piraterij in extraregionale staten, kan niet ontkend worden dat alles afhankelijk blijft van enige bereidwilligheid en dat dit het systeem zeer kwetsbaar maakt: zelfs indien het internationaal recht vlekkeloos geïmplementeerd wordt in de nationale rechtsordes, blijft

²⁴⁴⁷ Zie o.a. *United States of America vs. Mohammed Modin Hasan et al.*, District Court of Virginia 29 oktober 2010, 747 F. Supp. 2d 642 (E.D. Va. 2010); S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 15; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 86-87.

²⁴⁴⁸ Zie *United States of America vs. Abdi Wali Dire et al.*, United States Court of Appeals 23 mei 2012, 680 F.3d 446 (4th Cir. 2012); S. B. RICHARD, "United States v. Dire: Somali Pirates, and the Fourth Circuit's Choice to Apply an Evolving 'Law of Nations' to the Problem", *Boston College International & Comparative Law Review* 2013, 76-89; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 87.

²⁴⁴⁹ Het bijzondere aan de Nederlandse wetgeving is dat de vermelde bevoegdheid zich uitstrekt tot verschillende piraterijgerelateerde misdrijven, waardoor zowel piraterij als de in de *SUA Convention* beschreven handelingen gevat worden (zie artikel 4, 381 en 385 Wetboek van Strafrecht; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 81-82; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 39-40).

²⁴⁵⁰ Zie o.a. Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230.

²⁴⁵¹ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 87-88.

terughoudendheid om piraterijverdachten voor nationale rechtbanken te vervolgen en berechten een potentiële spelbreker vormen.²⁴⁵² Toenemend besef dat alle staten hun judicieel bestel moeten inzetten om piraterij te vervolgen is dus op z'n plaats. De internationale gemeenschap moet nog meer nadruk leggen op piraterijvervolging en dient dit te ondersteunen met daden: structurele inspanningen door prominente westerse landen zouden de toon kunnen zetten en een nieuwe praktijk inluiden, maar enige politieke druk zal ook noodzakelijk zijn om nalatige landen erop te wijzen dat een gebrek aan engagement onaanvaardbaar is.

2.6.2.2.2 Regelgeving

Sommigen zijn ervan overtuigd dat het concept van universele jurisdictie, dat aanleiding geeft tot een altruïstisch vervolgingsmodel, niet deugt.²⁴⁵³ In afwezigheid van een globale politie- en vervolgingsmacht zijn we noodgedwongen aangewezen op initiatieven van afzonderlijke staten, maar de ambities moeten getemperd worden: gezamenlijke patrouilles rond de Hoorn van Afrika getuigen bijvoorbeeld van goede wil, maar verwachten dat diezelfde landen ook zullen instaan voor vervolging van aangehouden piraterijverdachten is (zoals de praktijk ook aantoonde) een brug te ver. Het is niet realistisch om ervan uit te gaan dat staten zonder enig belang tot systematische piraterijvervolging zullen overgaan, puur om de internationale gemeenschap te dienen, en het is in vele situaties bovenal totaal onlogisch: wanneer een oorlogsschip intervenueert bij een aanval op een koopvaardijship en het piratenschip aanhoudt, lijkt het niet redelijk dat de vlaggenstaat van het oorlogsschip overeenkomstig artikel 105 LOSC ook nog eens de vervolging en bestraffing van de piraterijverdachten op zich neemt. Aangezien het oorlogsschip al een inspanning heeft geleverd om anderen uit de nood te helpen, zou het logischer zijn om vervolgingsverantwoordelijkheid toe te kennen aan de vlaggenstaat van het aangevallen schip, zodat staten en hun oorlogsschepen niet terughoudend worden om in te grijpen wegens de resulterende vervolgingslast.

Om een performanter piraterijvervolgingsregime uit te bouwen, zou naast het principe van universele jurisdictie van het Internationaal Zeerechtverdrag ook gesteund kunnen worden op het ruimer toepassingsgebied, de krachtdadige vervolgingsbepalingen (*'aut dedere aut judicare'*) en de specifieke bevoegdheidstoewijzingen van de *SUA Convention*, die verdragsstaten onder meer verplicht om maatregelen te nemen ter vestiging van jurisdictie over misdrijven tegen of aan boord van een schip onder hun vlag.²⁴⁵⁴ Het gebrek aan *erga omnes*-werking en de ontoereikende implementatie van deze verdragsregels vormen evenwel een handicap en los van deze moeilijkheden worden ook vragen gesteld bij het concept zelf: zo biedt toekenning van vervolgingsverantwoordelijkheid aan de vlaggenstaat van het aangevallen schip geen oplossing wanneer het niet tot een effectieve aanval komt, aangehouden piraterijverdachten niet aan één specifiek incident gelinkt kunnen worden of in geval van preventieve arrestaties, aangezien er dan geen dergelijke band kan worden vastgesteld.²⁴⁵⁵ Er moet evenwel benadrukt worden dat er zich in zo'n situaties heel wat bewijsmoeilijkheden manifesteren en vervolging bijgevolg allerminst evident is, waardoor deze nadelen enigszins gerelativeerd kunnen worden.

Het fenomeen van goedkope vlaggen en de grote dominantie ervan binnen de wereldvloot lijken ook roet in het eten te strooien: hoewel sommige landen een groot deel van de globale tonnage

²⁴⁵² Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 82-83.

²⁴⁵³ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 89.

²⁴⁵⁴ Zie artikel 6 SUA Convention.

²⁴⁵⁵ *Supra* II.2.2.4.5.

vertegenwoordigen en de vervolgingsverantwoordelijkheid volgens de voorgestelde regel dus vaak bij hen zal terechtkomen, is het een misvatting dat dit in de praktijk de leidinggevende scheepvaartnaties betreffen en zullen deze over het algemeen allerm minst bereid of bekwaam zijn om in piraterijvervolging te voorzien.²⁴⁵⁶ Het gebrek aan een betekenisvolle link zorgt er namelijk voor dat het veel minder aannemelijk wordt dat de vlaggenstaat van het aangevallen schip piraterijverdachten zal vervolgen om de belangen van het schip of de bemanning te beschermen. Deze kwestie zou echter niets afdoen aan de toegekende verantwoordelijkheid: zowel een goedkope als een integere vlaggenstaat zou hiertoe gehouden zijn en de gesuggereerde regel zou er zelfs voor kunnen zorgen dat rederijen hun schepen enkel nog uitvlaggen naar landen die in staat zijn om hun internationaalrechtelijke plichten na te komen, waardoor goedkope vlaggenstaten een tandje bij zullen moeten steken om hun negatief imago voorgoed van zich af te schudden. Er staan immers economische belangen op het spel, want scheepsregistraties vormen een mooie inkomstenbron. Sommigen menen bovendien dat bepaalde goedkope vlaggenstaten zich uitstekend zouden lenen voor piraterijvervolging, aangezien er lagere kosten mee gepaard zouden gaan, maar er moet uiteraard ook rekening worden gehouden met de mensenrechten en het recht op een eerlijk proces, waardoor het niet onmiddellijk raadzaam is om vervolgingsverantwoordelijkheid aan dergelijke staten op te dringen.²⁴⁵⁷

De VN-Veiligheidsraad mengde zich reeds in het debat door landen met een mogelijke link ten aanzien van een piraterij-incident op te roepen om de nodige inspanningen te leveren teneinde in onderzoek en vervolging te voorzien.²⁴⁵⁸ De vlaggenstaat van het aangevallen schip wordt wel degelijk genoemd, maar de Veiligheidsraad richt zich tot alle landen met potentiële jurisdictieaanspraken en geeft dus niet aan wie de hoofdverantwoordelijkheid draagt. Bevoegdheidstoekenning aan de staat van de nationaliteit van de daders lijkt op het eerste zicht ook een optie, maar brengt enkele praktische problemen met zich mee: deze regel zal meestal terugleiden naar de meest instabiele landen, die niet steeds over een deugdelijk juridisch bestel beschikken en dergelijke vervolgingsvolumes onmogelijk zullen kunnen verwerken.²⁴⁵⁹ Binnen het kader van de piraterij in Zuidoost-Azië kan dit principe misschien succesvol aangewend worden, maar het vergt weinig uitleg dat het in de Somalische piraterijcontext tot grote moeilijkheden zou leiden en in West-Afrika ook te veel druk en verantwoordelijkheid bij één bepaalde staat zou leggen, die dit onmogelijk alleen kan dragen. Toekenning van vervolgingsverantwoordelijkheid aan de staat van de nationaliteit van de slachtoffers zou op zijn beurt naar heel wat verschillende landen verwijzen, gelet op de diverse nationaliteiten van de bemanning, waardoor er geen oplossing wordt geboden voor de

²⁴⁵⁶ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 90-91.

²⁴⁵⁷ Om de problematiek te ontwijken, stellen sommigen voor om vervolgingsverantwoordelijkheid te koppelen aan de nationaliteit van de economische eigenaar van het schip, maar een dergelijke relatie wordt nergens erkend in het internationaal recht en is bovendien zeer moeilijk te bepalen (zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 91-93).

²⁴⁵⁸ Zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); Resolutie 1846 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 december 2008), *UN Doc. S/RES/1846* (2008); Resolutie 1918 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (27 april 2010), *UN Doc. S/RES/1918* (2010); Resolutie 1950 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 november 2010), *UN Doc. S/RES/1950* (2010); Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2011); Resolutie 2015 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (24 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2015* (2011); Resolutie 2018 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2018* (2011); Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011).

²⁴⁵⁹ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 92.

huidige complicaties van het altruïstisch vervolgingsmodel. Alles wijst er dus op dat de vlaggenstaat van het aangevallen schip het meest haalbare, logische en eerlijke aanknopingspunt is.

2.7 Problematiek van minderjarige piraterijverdachten

2.7.1 Situering

Zoals eerder werd aangetoond, beschikt Somalië over één van de minst ontwikkelde economieën. Gelet op de zeer jonge bevolking en de hoge jeugdwerkloosheid in het land, hoeft het niet te verbazen dat heel wat jongeren in de piraterij verzeild geraken.²⁴⁶⁰ Beperkte arbeidsopportuniteiten drijven deze belangrijke bevolkingsgroep naar activiteiten die weliswaar illegaal en gevaarlijk, maar potentieel zeer lucratief zijn: een succesvolle piraterijaanval kan zelfs voor louter uitvoerende pionnen duizenden dollars opleveren, wat in schril contrast staat met het gemiddeld inkomen in Somalië.²⁴⁶¹ Alle beschikbare gegevens in acht genomen, wordt het zeer waarschijnlijk geacht dat ongeveer één derde van de Somalische piraten jonger dan 15 jaar is.²⁴⁶² Dit bemoeilijkt uiteraard de behandeling van piraterijverdachten in alle fases van het aanhoudings-, vervolgings- en berechtingsproces en door het principe van universele jurisdictie worden heel wat rechtsordes met deze kwesties geconfronteerd, wat door onderscheiden wetgeving en beleid aanleiding geeft tot diverse benaderingen.²⁴⁶³ Het vergt dan ook weinig uitleg dat de vervolging van minderjarige piraterijverdachten en de uiteenlopende statenpraktijk op dat vlak enkele juridische en praktische problemen met zich meebrengt.

2.7.2 Strafrechtelijke verantwoordelijkheid

Het wordt nagenoeg universeel aangenomen dat strafrechtelijke verantwoordelijkheid afhankelijk is van het al dan niet beschikken over de vereiste controle over eigen beslissingen en handelingen: het algemeen principe dat kinderen tot een bepaald niveau gevrijwaard moeten worden van strafrechtelijke verantwoordelijkheid is wijdverspreid en niet minder dan 174 landen hebben in specifieke bepalingen voorzien.²⁴⁶⁴ Dat vertaalt zich in het concept van de minimumleeftijd voor strafrechtelijke verantwoordelijkheid (*minimum age of criminal responsibility* of *MACR*), die weliswaar niet eenduidig wordt vastgelegd in internationale instrumenten en nationale

²⁴⁶⁰ Zie o.a. J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 275; D. FRITZ, "Child Pirates from Somalia: A Call for the International Community to Support the Further Development of Juvenile Justice Systems in Somaliland and Puntland", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2012, 891; M. A. DRUMBL, "Child Pirates: Rehabilitation, Reintegration and Accountability", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 235-278; M. STERIO, "Juvenile Pirates: 'Lost Boys' or Violent Criminals?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 279-301; S. WHITMAN, H. WILLIAMSON, M. SLOAN en L. FANNING, "Children and Youth in Marine Piracy: Causes, Consequences and the Way Forward", *Marine Affairs Program* 2012.

²⁴⁶¹ Zie o.a. GEOPOLICITY, *The Economics of Piracy: Pirate ransoms and livelihoods off the coast of Somalia*, Geopolicity, s.l., 2011, 11-12.

²⁴⁶² In maart 2011 hield de Indische marine een groep van 61 piraterijverdachten aan: maar liefst 25 van hen waren jonger dan 15 jaar en minstens 4 ervan waren slechts 11 jaar oud (zie "25 of 61 pirates arrested by navy at sea are children below 15 years", *The Times of India*, 17 maart 2011).

²⁴⁶³ Zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 275-296; D. FRITZ, "Child Pirates from Somalia: A Call for the International Community to Support the Further Development of Juvenile Justice Systems in Somaliland and Puntland", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2012, 891-919; S. WHITMAN, H. WILLIAMSON, M. SLOAN en L. FANNING, "Children and Youth in Marine Piracy: Causes, Consequences and the Way Forward", *Marine Affairs Program* 2012.

²⁴⁶⁴ Zie o.a. J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 276.

wetgeving.²⁴⁶⁵ De *United Nations Standard Minimum Rules for the Administration of Juvenile Justice (Beijing Rules)* verklaren dat “*the minimum age of criminal responsibility shall not be fixed at too low an age level, bearing in mind the facts of emotional, mental and intellectual maturity*”, wat slechts een vaag richtsnoer biedt en geen precieze leeftijdsgrenzen naar voren schuift.²⁴⁶⁶ De onderliggende bedoeling is duidelijk om een leeftijd te bepalen waarop een individu voldoende besef heeft van de criminele aard van een handeling, zodat men moreel verantwoordelijk kan worden gehouden ervoor, maar staten blijven vrij in het bepalen van deze MACR. Dit leidt tot een grote dispariteit op nationaal niveau, waar de minimumleeftijd voor strafrechtelijke verantwoordelijkheid varieert van 0 tot 16 jaar.²⁴⁶⁷ Ook op internationaal niveau heerst er verdeeldheid: uit de statuten van internationale straftribunalen kan geen uniforme *minimum age of criminal responsibility* afgeleid worden.²⁴⁶⁸ Gelet op de grote incongruentie in de statenpraktijk, kan dus onmogelijk een universele MACR als internationaal gewoonterecht worden aangemerkt: staten zijn bijgevolg enkel gebonden door hun nationale wetgeving ter zake en kunnen piraterijverdachten van gelijk welke leeftijd vervolgen en berechten, tenzij hun eigen regelgeving dit verbiedt.

2.7.3 Internationaalrechtelijk kader

Alle internationale mensenrechtennormen zijn uiteraard ook in gelijke mate van toepassing op minderjarigen en veel verdragen ter bescherming van minderjarigen bevatten bepalingen die voor alle individuen gelden, ongeacht hun leeftijd.²⁴⁶⁹ Er zijn echter ook heel wat beschermingsprovisies die enkel op minderjarigen van toepassing zijn: verschillende internationale instrumenten leggen zowel bindende als niet-bindende normen op met betrekking tot behandeling van minderjarigen die van misdrijven worden beschuldigd.²⁴⁷⁰ Zo wordt in het BUPO-verdrag vereist dat rekening wordt

²⁴⁶⁵ Zie J. BELLISH, “The Issue of Juvenile Piracy”, 276-277.

²⁴⁶⁶ Zie Rule 14.1 *United Nations Standard Minimum Rules for the Administration of Juvenile Justice* (29 november 1985), *UN Doc. A/RES/40/33* (1985).

²⁴⁶⁷ Sommige staten leggen geen MACR vast, terwijl andere landen er geen specifieke leeftijd op kleven en strafrechtelijke verantwoordelijkheid koppelen aan het aanbreken van de puberteit of het huwelijk (zie D. CIPRIANI, *Children’s Rights and the Minimum Age of Criminal Responsibility. A Global Perspective*, Farnham, Ashgate, 2009, 98-108).

²⁴⁶⁸ De statuten van het Joegoslavië- en Rwandatribunaal bevatten geen minimumleeftijd voor strafrechtelijke verantwoordelijkheid. De *United Nations Transitional Administration in East Timor (UNTAET)* hanteert een duidelijke MACR van 12 jaar, voorziet in een speciale behandeling voor minderjarigen van 13 tot 16 jaar en berecht iedereen van 17 jaar of ouder als volwassenen. Het Statuut van Rome sluit individuen onder de leeftijd van 18 jaar uit van de jurisdictie van het Internationaal Strafhof, maar legt geen MACR vast (zie o.a. Statute of the International Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of the Former Yugoslavia since 1991 (3 mei 1993), *UN Doc. S/25704/Annex* (1993); Statute of the International Criminal Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Genocide and Other Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of Rwanda and Rwandan citizens responsible for genocide and other such violations committed in the territory of neighbouring States, between 1 January 1994 and 31 December 1994 (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955/Annex* (1994); Rule 45.1 Regulation 2000/30 on Transitional Rules of Criminal Procedure (25 september 2000), *UN Doc. UNTAET/REG/2000/30* (2000); artikel 26 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367).

²⁴⁶⁹ Artikel 40 van het Kinderrechtenverdrag stipuleert bijvoorbeeld dat kinderen niet beschuldigd kunnen worden van misdrijven wegens handelingen die op het ogenblik van het stellen ervan niet verboden waren door nationaal of internationaal recht, wat neerkomt op het *nullum crimen sine lege*-beginsel en in principe voor iedereen geldt (zie artikel 40 Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, *BS* 17 januari 1992, 805).

²⁴⁷⁰ Zie o.a. J. BELLISH, “The Issue of Juvenile Piracy”, 278.

gehouden met de leeftijd van minderjarigen in alle stadia en aspecten van een judiciële procedure, vanaf de voorafgaande detentie tot de bestraffing. Dit houdt onder meer in dat beschuldigde of veroordeelde minderjarigen gescheiden worden van volwassenen en een besloten zitting kunnen genieten indien dit in hun belang is.²⁴⁷¹ Ook het Kinderrechtenverdrag, 's werelds meest geratificeerd multilateraal mensenrechtenverdrag, biedt bescherming: als algemeen principe wordt gesteld dat het belang van het kind (*'best interests of the child'*)²⁴⁷² steeds centraal moet staan.²⁴⁷³ Vooral binnen strafrechtelijke context en in het bijzonder bij het opleggen van de straf blijkt dit beginsel cruciaal: hoewel over het algemeen evenveel belang wordt gehecht aan retributie, ontradend effect en rehabilitatie, ligt de nadruk bij minderjarigen vooral op het laatste element.²⁴⁷⁴ Verschillende provisies zijn specifiek relevant voor beschuldigde minderjarigen: een kind heeft het recht om gehoord te worden, opsluiting moet steeds als laatste toevlucht (*'last resort'*) worden gezien en dient gescheiden van volwassenen te gebeuren, de doodstraf of levenslange opsluiting zonder mogelijkheid op voorwaardelijke vrijlating is uitgesloten en minderjarigen hebben recht op contact met hun ouders of voogd.²⁴⁷⁵ Verdragsstaten worden ook verplicht om een MACR vast te leggen en uiteenlopende zorg- en begeleidingsmaatregelen te voorzien om te verzekeren dat minderjarigen op gepaste wijze behandeld worden.²⁴⁷⁶

Het Kinderrechtenverdrag bevat dus een aantal gelijkaardige bepalingen in vergelijking met het BUPO-verdrag, maar voegt daarnaast heel wat toe. Er moet bovendien gewezen worden op een provisie die relevant kan blijken voor minderjarige piraten, al kan het verdrag door gebrek aan Somalische ratificatie geen toepassing vinden in dit prominent piratenland: verdragspartijen moeten wetgevende, bestuurlijke, sociale en onderwijsgerelateerde maatregelen nemen om te verzekeren dat kinderen niet economisch geëxploiteerd worden op een manier die gevaarlijk of schadelijk kan blijken voor hun gezondheid of hun fysieke, mentale, spirituele, morele of sociale ontwikkeling.²⁴⁷⁷ Ook de *International Labor Organization Convention Concerning the Prohibition and Elimination of the Worst Forms of Child Labor (Child Labor Convention)* snijdt dit onderwerp aan en bepaalt dat alle verdragspartijen onmiddellijke en doeltreffende maatregelen moeten nemen om de ergste vormen van kinderarbeid te verbieden en elimineren.²⁴⁷⁸ Wanneer men betrokkenheid van minderjarigen bij piraterijactiviteiten als kinderarbeid wenst te kwalificeren om dit fenomeen efficiënter te bestrijden, blijkt de *Child Labor Convention* over twee grote troeven te beschikken: eerst en vooral is Somalië hier wel een verdragsstaat, waardoor de bepalingen bindend zijn voor het land en kunnen aansporen tot een structurele reïntegratie van minderjarige Somalische piraten, en ten tweede dient opgemerkt

²⁴⁷¹ Zie artikel 10(2)(b), 10(3), 14(1) en 14(4) Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten van 16 december 1966, BS 6 juli 1983, 8815.

²⁴⁷² De term 'kind' wordt in artikel 1 van het Kinderrechtenverdrag gedefinieerd als een persoon onder de leeftijd van 18 jaar, tenzij het toepasselijk recht bepaalt dat meerderjarigheid eerder wordt bereikt (zie artikel 1 Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, BS 17 januari 1992, 805).

²⁴⁷³ Zie artikel 3 Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, BS 17 januari 1992, 805.

²⁴⁷⁴ Zie o.a. J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 280.

²⁴⁷⁵ Zie artikel 12 en 37 Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, BS 17 januari 1992, 805.

²⁴⁷⁶ Zie artikel 40 Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, BS 17 januari 1992, 805.

²⁴⁷⁷ Zie artikel 32 Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, BS 17 januari 1992, 805; J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 279.

²⁴⁷⁸ Zie artikel 1 en 3 Convention concerning the Prohibition and Immediate Action for the Elimination of the Worst Forms of Child Labour of 17 June 1999 (ILO C182).

te worden dat de voorschriften breder zijn dan deze van artikel 32 Kinderrechtenverdrag.²⁴⁷⁹ Het Kinderrechtenverdrag vereist enkel dat verdragspartijen een minimumleeftijd voor tewerkstelling, aangepaste regelgeving inzake werkomstandigheden voor minderjarigen en adequate straffen in geval van een inbreuk vastleggen²⁴⁸⁰, terwijl de *Child Labor Convention* verder gaat: verdragsstaten moeten voorkomen dat kinderen voor illegaal of gevaarlijk werk worden ingezet en dienen deze te ontzetten wanneer men toch met dergelijke praktijken geconfronteerd wordt.²⁴⁸¹

Naast de hiervoor beschreven multilaterale verdragen, bestaan er nog een aantal internationale instrumenten die de rechten van kinderen voor, tijdens en na judiciële procedures behartigen, waaronder de *Geneva Declaration of the Rights of the Child*²⁴⁸², de *United Nations Minimum Rules for the Administration of Juvenile Justice (Beijing Rules)*²⁴⁸³, de *United Nations Rules for the Protection of Juveniles Deprived of Their Liberty*²⁴⁸⁴ en de *United Nations Guidelines for the Protection of Juvenile Delinquency (Riyadh Guidelines)*²⁴⁸⁵. Hoewel deze instrumenten niet bindend zijn, bieden ze een betrouwbaar richtsnoer voor een aangepast beleid en ondersteunen ze de eerder vermelde verdragen. Wanneer alle documenten naast elkaar worden gelegd, kunnen drie leeftijdscategorieën met betrekking tot strafrechtelijke verantwoordelijkheid onderscheiden worden: kinderen die te jong zijn om strafrechtelijk verantwoordelijk te worden gehouden (onder de *MACR*), jongeren die strafrechtelijk verantwoordelijk kunnen worden gehouden, maar speciale behandeling behoeven vanwege hun jeugdigheid (boven de *MACR*, maar minderjarig) en ten slotte volwassenen, die blootgesteld worden aan het volledige strafrechtelijke spectrum.²⁴⁸⁶ Bepalen binnen welke categorie een piraterijverdachte valt, is logischerwijs de eerste stap om gepaste behandeling van dit individu te garanderen.

2.7.4 Problemen bij vervolging minderjarige piraterijverdachten

2.7.4.1 Leeftijdsbepaling

Na de uiteenzetting van het juridisch kader, is het belangrijk om even in te gaan op de praktische en juridische problemen die zich kunnen voordoen bij aanhouding, detentie, vervolging en berechting van minderjarige piraterijverdachten. In elke fase van het juridisch proces moet er rekening worden gehouden met speciale rechten en regimes, waardoor het voor rechtshandhavingsambtenaren en judiciële actoren niet steeds makkelijk is om gepast te handelen. Zoals reeds vermeld, betreft het bepalen van de leeftijd van een piraterijverdachte de eerste stap, maar in de praktijk is dit niet altijd vanzelfsprekend. Het *United Nations Children's Fund (UNICEF)*²⁴⁸⁷ ontwikkelde in 2013 een technische

²⁴⁷⁹ Zie o.a. J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 281-282.

²⁴⁸⁰ Zie artikel 32(2) a-c Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, *BS* 17 januari 1992, 805.

²⁴⁸¹ Zie artikel 7(2) a-b Convention concerning the Prohibition and Immediate Action for the Elimination of the Worst Forms of Child Labour of 17 June 1999 (ILO C182).

²⁴⁸² Zie Geneva Declaration of the Rights of the Child (26 september 1924).

²⁴⁸³ Zie United Nations Standard Minimum Rules for the Administration of Juvenile Justice (29 november 1985), *UN Doc. A/RES/40/33* (1985).

²⁴⁸⁴ Zie United Nations Rules for the Protection of Juveniles Deprived of their Liberty (14 december 1990), *UN Doc. A/RES/45/113* (1990).

²⁴⁸⁵ Zie United Nations Guidelines for the Protection of Juvenile Delinquency (14 december 1990), *UN Doc. A/RES/45/112* (1990).

²⁴⁸⁶ Zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 283.

²⁴⁸⁷ Website: www.unicef.org.

nota, waarin relevante rechtsnormen en statenpraktijken met betrekking tot leeftijdsbepaling onder de loep worden genomen en een aantal aanbevelingen worden gedaan.²⁴⁸⁸ Zo zijn leeftijdsbepalingsprocedures slechts gepast indien er ernstige twijfel bestaat over de beweerde leeftijd, dient leeftijdsbepaling in het belang van het kind te gebeuren, moet men adequaat geïnformeerd worden en dient een eventuele foutenmarge steeds in het voordeel van de betrokkene te worden toegepast.²⁴⁸⁹

Er kunnen over het algemeen drie manieren onderscheiden worden om de leeftijd van een individu te achterhalen.²⁴⁹⁰ Eén daarvan is het aanwenden van forensisch en medisch bewijsmateriaal: meting van beentjes in de hand blijkt één van de meest accurate methodes te zijn, maar lengte, gewicht, seksuele maturiteit en gebitsontwikkeling (voornamelijk de groei van wijsheidstanden en de aanwezige hoeveelheden calcium) kunnen ook in aanmerking worden genomen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om nuttige informatie in te winnen via ondervragingen van kennissen van de verdachte. Ten slotte vormen verklaringen van de verdachte zelf ook een indicatie: soms neemt de rechter de beweerde leeftijd zonder verder onderzoek voor waar aan, terwijl in andere gevallen een psychologische beoordeling plaatsvindt om te bepalen of de mentale en emotionele maturiteit consistent zijn met de beweerde minderjarigheid. Er bestaan dus verschillende methodes om de leeftijd van een verdachte te bepalen, maar binnen de context van piraterijvervolging blijft het niettemin een zeer problematisch gegeven: in zoverre piraterijverdachten op de hoogte zijn van het speciaal regime dat van toepassing is op minderjarigen, beschikken ze immers over een belangrijke drijfveer om valse informatie te verstrekken. In landen als Somalië staan geboortedata bovendien niet steeds geregistreerd en worden verjaardagen zelden gevierd, waardoor verdachten vaak oprecht onwetend zijn omtrent hun precieze leeftijd.²⁴⁹¹

Een voorbeeld uit de praktijk: de leeftijd van Abduwali Abdukhadir Muse, de enige overlevende van de vier piraten die in april 2009 het Amerikaans schip *MV Maersk Alabama* kaapten en kapitein Richard Phillips gijzelden, was onduidelijk en dit zorgde voor problemen bij zijn berechting.²⁴⁹² Op het moment van de aanhouding gingen Amerikaanse autoriteiten ervan uit dat hij tussen de 16 en 20 jaar oud was, maar zijn advocaat stelde dat hij minderjarig was en dus als dusdanig moest worden berecht. De rechter organiseerde een hoorzitting om zijn leeftijd te bepalen, zonder forensische leeftijdstesten te bevelen: de verdachte kwam zelf niet aan het woord, maar zijn moeder en broer legden een beëdigde verklaring af om zijn minderjarigheid aan te tonen. Zijn vader leverde evenwel tegenstrijdige verklaringen af en een getuigenis van een Amerikaanse rechercheur, die Muse vergezeld had op zijn reis naar de Verenigde Staten, deed ook twijfels rijzen: de verdachte zou immers op lacherige wijze toegegeven hebben dat hij in zijn initiële verklaring gelogen had en bleek daarnaast meerdere conflicterende uitspraken over zijn leeftijd te hebben gedaan. Uiteindelijk besliste de rechter dat Muse niet jonger dan 18 jaar was ten tijde van de kaping van de *Maersk Alabama* en dus als volwassene kon worden berecht. Deze beslissing was echter het resultaat van

²⁴⁸⁸ Zie T. SMITH en L. BROWNLEES, "Age Assessment: A technical note", *UNICEF*, januari 2013.

²⁴⁸⁹ Zie T. SMITH en L. BROWNLEES, "Age Assessment: A technical note", *UNICEF*, januari 2013, 12-16.

²⁴⁹⁰ Zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 284-285.

²⁴⁹¹ Zie o.a. J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 285.

²⁴⁹² Zie *United States v. Abduwali Abdukhadir Muse*, District Court of New York 21 april 2009, 109-cr-00512-LAP (S.D.N.Y. 2009); P. LEHR, "Maritime Piracy as a U. S. Foreign Policy Problem: The Case of the 'Maersk Alabama'" in R. G. CARTER (ed.), *Contemporary Cases in U. S. Foreign Policy: From Terrorism to Trade*, Washington, CQ Press, 2013, 200-228; J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 294; M. STERIO, "Juvenile Pirates: 'Lost Boys' or Violent Criminals?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 295-297.

een schikking, waarin Muse in ruil voor het seponeren van de piraterijbeschuldigingen, waarop levenslange opsluiting staat, akkoord ging om eventuele claims met betrekking tot zijn leeftijd te laten vallen en schuldig te pleiten op enkele minder zwaarwichtige misdrijven.²⁴⁹³ Hij kreeg uiteindelijk een celstraf van 33 jaar en 9 maanden opgelegd voor maritieme kaping, ontvoering en gijzeling.²⁴⁹⁴ Deze Amerikaanse zaak is niet volledig representatief, want verschillende staten, waaronder Duitsland, India en Spanje, maakten wel reeds gebruik van forensisch bewijsmateriaal om de leeftijd van verdachten uit te wijzen.²⁴⁹⁵ In de Seychellen daarentegen lijkt van leeftijdsbepaling amper sprake: de beweerde leeftijd wordt doorgaans zomaar aanvaard door de rechter, zonder dat er stappen ondernomen worden om daar zekerheid over te verkrijgen.²⁴⁹⁶

2.7.4.2 Detentie

Ook detentie van minderjarige piraterijverdachten roept enkele vragen op, aangezien de toepasselijke principes stellen dat opsluiting de laatste toevlucht moet zijn, tot een minimum beperkt moet worden en minderjarigen gescheiden moeten worden van volwassenen.²⁴⁹⁷ Deze beginselen, die weliswaar onderhevig zijn aan uitzonderingen in het belang van het kind, zijn zowel relevant voor detentie onmiddellijk na arrestatie, aan boord van het aanhoudend schip, als voor opsluiting na overbrenging van de verdachte naar het land van berechting, in detentiefaciliteiten van de betrokken staat.²⁴⁹⁸ In geval van detentie aan boord van het aanhoudend schip vormen de eerste twee voorwaarden schijnbaar geen probleem: vanuit logistiek standpunt is er geen andere oplossing waarmee hetzelfde resultaat kan worden bereikt en als men alle redelijke inspanningen levert om de verdachte zo snel mogelijk af te leveren aan het land van berechting, lijkt ook aan de vereiste van de minimumduur voldaan te zijn. De derde voorwaarde ligt weliswaar moeilijker: zo is het goed mogelijk dat het aanhoudend schip slechts over één geschikte ruimte beschikt om personen op te sluiten, waardoor segregatie van minderjarigen en volwassenen niet gerealiseerd kan worden. Los daarvan kan het ook net in het belang van het kind blijken om minderjarige piraten niet van hun

²⁴⁹³ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 38; J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 294; M. STERIO, "Juvenile Pirates: 'Lost Boys' or Violent Criminals?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 295.

²⁴⁹⁴ De zaak van Abduwali Abdukhadir Muse wordt als een piraterijvervolgung beschouwd, maar er werd voornamelijk beroep gedaan op bepalingen van de *SUA Convention* en Muse werd uiteindelijk niet als piraat veroordeeld (zie 18 U.S.C. §2280; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 38; J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 294; M. STERIO, "Juvenile Pirates: 'Lost Boys' or Violent Criminals?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 295).

²⁴⁹⁵ Zie o.a. *Re 'MV Taipan'*, Landgericht Hamburg 19 oktober 2012, 603 KLs 17/10; M. STERIO, "Juvenile Pirates: 'Lost Boys' or Violent Criminals?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 291; T. R. SALOMON, "Long Road to Justice – The German Piracy Trial", *Communis Hostis Omnium*, 21 oktober 2012; "Torture? Execution? German Justice through the Eyes of a Somali Pirate", *Der Spiegel*, 7 april 2011; "Tests on Pirates to Determine Age", *The Times of India*, 21 juni 2011; "Spain to Free Young Somali Pirate Suspect", *Reuters*, 20 oktober 2009.

²⁴⁹⁶ Zie o.a. *Republic vs. Mohamed Aweys Sayid et al.*, Supreme Court of Seychelles 15 december 2010, CR 19/2010; *Republic vs. Houssein Mohammed Osman et al.*, Supreme Court of Seychelles 12 oktober 2011, CR 19/2011; *Republic vs. Mohamed Abdi Jama et al.*, Supreme Court of Seychelles 25 juli 2012, CR 53/2011; *Republic vs. Liban Mohamed Dahir et al.*, Supreme Court of Seychelles 31 juli 2012, CR 7/2012.

²⁴⁹⁷ Zie o.a. artikel 37(b)-(c) Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, BS 17 januari 1992, 805; artikel 13 United Nations Standard Minimum Rules for the Administration of Juvenile Justice (29 november 1985), *UN Doc. A/RES/40/33* (1985); artikel 2 en 17 United Nations Rules for the Protection of Juveniles Deprived of their Liberty (14 december 1990), *UN Doc. A/RES/45/113* (1990); artikel 10.3 Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten van 16 december 1966, BS 6 juli 1983, 8815.

²⁴⁹⁸ Zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 286-287.

meerderjarige collega's te scheiden tijdens deze traumatische ervaring. Het belang van het kind is in principe de primaire overweging en zou dus voorrang moeten genieten²⁴⁹⁹, maar het vergt geen betoog dat deze kwestie moeilijke beslissingen met zich mee kan brengen in de praktijk.

Voor wat opsluiting in detentiefaciliteiten aan land betreft, liggen de zaken anders en is een grondigere afweging van de eerste twee voorwaarden op zijn plaats.²⁵⁰⁰ De vraag of detentie de laatste toevlucht was, hangt in dergelijke situaties voornamelijk af van de beschikbaarheid van minder geïnstitutionaliseerde detentiemogelijkheden, wat logischerwijs varieert naargelang de betrokken staat. Voor wat de detentieduur betreft, zijn er geen internationaalrechtelijke normen die een precieze termijn voorschrijven, maar lijkt het duidelijk dat deze beoordeling deels afhankelijk is van de ervaring van het betrokken land op vlak van piraterijvervolging en de complexiteit van de zaak: wanneer men niet vertrouwd is met piraterijberechtingen en er moeilijke rechtsvragen worden aangekaart, kan men zich waarschijnlijk wat meer tijd veroorloven dan normaal betamelijk is.²⁵⁰¹ Of de detentieduur gepast is, moet dus steeds op *case-by-case*-basis, aan de hand van de specifieke feiten en omstandigheden, bekeken worden. Net als bij detentie aan boord van het aanhoudend schip, rijst ook hier ten slotte de vraag of scheiding van minderjarige en volwassen piraterijverdachten wel steeds in het belang van het kind is. Beschikbaarheid van aangepaste detentiefaciliteiten speelt zeker een rol, maar ook culturele overwegingen zijn belangrijk: indien een gedetineerde minderjarige uit z'n vertrouwde omgeving wordt weggerukt, kan het aangewezen zijn om hem niet te scheiden van volwassenen die dezelfde taal en achtergrond delen. De praktijk wijst dan ook uit dat opsluiting van minderjarige piraterijverdachten samen met hun volwassen collega's eerder regel dan uitzondering is geworden.²⁵⁰²

2.7.4.3 Bestraffing

Eén van de belangrijkste kwesties betreft de strafmaat die aan minderjarige piraterijverdachten wordt opgelegd: zoals reeds werd aangetoond, dient de leeftijd van de minderjarige in acht te worden genomen, moeten de belangen van het kind primeren en is rehabilitatie de belangrijkste overweging bij het bepalen van het type en de duur van de straf.²⁵⁰³ Minderjarigen mogen niet ter dood veroordeeld worden of aan levenslange opsluiting zonder mogelijkheid van voorwaardelijke vrijlating onderworpen worden en moeten ook bij het uitvoeren van hun straf gescheiden worden van volwassenen, tenzij dit niet in het belang van het kind is.²⁵⁰⁴ In de praktijk worden deze principes evenwel niet steeds nageleefd en treden er soms conflicten op met nationale regelgeving: zo betreft levenslange opsluiting de enige straf voor piraterijdelicten in de Verenigde Staten, die weliswaar geen

²⁴⁹⁹ Zie o.a. artikel 3 Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, *BS* 17 januari 1992, 805.

²⁵⁰⁰ Zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 286-287.

²⁵⁰¹ Naar aanleiding van de kaping van de *MV Taipan* voorzag Duitsland in zijn eerste piraterijvervolging en dit werd duidelijk gereflecteerd door de lang aanslepende procedure: de piraterijverdachten werden op 5 april 2010 aangehouden, maar hun proces begon maar op 22 november 2010 (zie *Re 'MV Taipan'*, Landgericht Hamburg 19 oktober 2012, 603 KLS 17/10; J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 287; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49; T. R. SALOMON, "Long Road to Justice – The German Piracy Trial", *Communis Hostis Omnium*, 21 oktober 2012).

²⁵⁰² Zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 287.

²⁵⁰³ Zie o.a. artikel 14.4 Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten van 16 december 1966, *BS* 6 juli 1983, 8815; artikel 40(1) Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, *BS* 17 januari 1992, 805; artikel 24.1 United Nations Standard Minimum Rules for the Administration of Juvenile Justice (29 november 1985), *UN Doc. A/RES/40/33* (1985).

²⁵⁰⁴ Zie artikel 37(a) Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, *BS* 17 januari 1992, 805.

partij zijn van het Kinderrechtenverdrag, en beweren sommigen dat toepassing van deze sanctie op minderjarige piraten ongrondwettig zou zijn, maar dit bleef vooralsnog een theoretische discussie, aangezien er tot nog toe geen minderjarigen op basis van de Amerikaanse piraterijbepaling veroordeeld werden.²⁵⁰⁵ De behandeling van minderjarige piraterijverdachten en de inachtneming van hun leeftijd bij het opleggen van de straf variëren enorm in verschillende rechtsordes: onder het mom van een gezamenlijke criminele onderneming worden minderjarigen in Kenia en de Seychellen vaak samen met volwassenen berecht²⁵⁰⁶, wat de kans op een aangepaste bestraffing vermindert²⁵⁰⁷, maar in westerse staten worden er veelal aparte processen gevoerd. In Frankrijk²⁵⁰⁸, Italië²⁵⁰⁹ en Duitsland²⁵¹⁰ werden minderjarige piraten veroordeeld tot maximum de helft van de celstraf die aan hun volwassen collega's werd opgelegd, maar in de Seychellen kregen minderjarigen in twee zaken dezelfde straf toegekend.²⁵¹¹ Internationale normen mogen dan wel bestaan en als leidraad dienen voor nationale wetgeving, maar de concrete implementatie en statenpraktijk is dus allerminst uniform. Dat staat dan nog los van hoe er op buitengerechtelijke wijze wordt gehandeld: naar aanleiding van de kaping van het Amerikaans zeiljacht *SY Quest*, waarbij vier Amerikanen om het leven kwamen, werden vijftien piraterijverdachten gearresteerd door interveniërende Amerikaanse autoriteiten, maar één individu werd onmiddellijk terug vrijgelaten omdat hij minderjarig leek.²⁵¹²

2.7.4.4 Overige problemen

Naast de hiervoor besproken kwesties, die duidelijk de grootste moeilijkheden veroorzaken, blijken nog enkele andere piraterijbestrijdingspraktijken problemen te stellen. Eén daarvan is het wijdverspreid 'catch and release'-fenomeen, dat theoretisch gezien in botsing komt met de eerder besproken *Child Labor Convention*: 'catch and release' van minderjarige piraten lijkt namelijk haaks te staan op de verdragsprincipes, die voorschrijven dat staten de ergste vormen van kinderarbeid, waaronder illegale activiteiten of handelingen die waarschijnlijk schadelijk zijn voor de gezondheid,

²⁵⁰⁵ Zie 18 U.S.C. §1651; L. HAHN, "Juvenile Justice and Piracy: Prosecutions of juvenile pirates in the United States", *George Mason Law Review* 2012, 261-262.

²⁵⁰⁶ Zie o.a. *Republic vs. Mohamed Aweys Sayid et al.*, Supreme Court of Seychelles 15 december 2010, CR 19/2010; *Republic vs. Houssein Mohammed Osman et al.*, Supreme Court of Seychelles 12 oktober 2011, CR 19/2011; J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 288 en 292-293; D. FRITZ, "Child Pirates from Somalia: A Call for the International Community to Support the Further Development of Juvenile Justice Systems in Somaliland and Puntland", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2012, 899-202.

²⁵⁰⁷ Soms wordt er toch een duidelijk onderscheid gemaakt: het Seychelse *Supreme Court* veroordeelde minderjarige piraten reeds doelbewust tot lagere straffen dan hun meerderjarige collega's en in bepaalde gevallen ontvingen volwassen piraten zelfs zwaardere sancties omdat de rekrutering van minderjarigen als verzwarende omstandigheid werd weerhouden (zie *Republic vs. Mohamed Abdi Jama et al.*, Supreme Court of Seychelles 25 juli 2012, CR 53/2011; *Republic vs. Liban Mohamed Dahir et al.*, Supreme Court of Seychelles 31 juli 2012, CR 7/2012).

²⁵⁰⁸ Zie *République française v. X Yakoub et al.*, Cour d'appel de Paris 6 oktober 2009; "Somali Pirates Jailed in France for Kidnapping Couple", BBC News, 30 november 2011.

²⁵⁰⁹ Zie M. STERIO, "Juvenile Pirates: 'Lost Boys' or Violent Criminals?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 293-294; M. CRIPPA, "Convictions in First Italy Piracy Trial", *Communis Hostis Omnium*, 2 december 2012; "Landmark Somali Pirate Trial Climaxes", *The Italian Insider*, 3 juli 2012.

²⁵¹⁰ Zie *Re 'MV Taipan'*, Landgericht Hamburg 19 oktober 2012, 603 KLS 17/10; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49; M. STERIO, "Juvenile Pirates: 'Lost Boys' or Violent Criminals?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 292-293; T. R. SALOMON, "Long Road to Justice – The German Piracy Trial", *Communis Hostis Omnium*, 21 oktober 2012; "Verdict in Somali Hijacking Case: Court Rules in Germany's First Modern-Day Piracy Trial", *Der Spiegel*, 19 oktober 2012.

²⁵¹¹ Zie *Republic vs. Mohamed Aweys Sayid et al.*, Supreme Court of Seychelles 15 december 2010, CR 19/2010; *Republic vs. Houssein Mohammed Osman et al.*, Supreme Court of Seychelles 12 oktober 2011, CR 19/2011.

²⁵¹² Zie "14 Indicted for Piracy over US Yacht Killings", NBC News, 10 maart 2011.

veiligheid of welzijn van het kind, dienen te voorkomen en minderjarigen in voorkomend geval daaraan moeten onttrekken.²⁵¹³ Door radeloze jongeren zomaar terug vrij te laten en dus geen inspanning te leveren om hen uit het piraterijmilieu te halen, lijkt allerm minst aan deze regels voldaan te zijn. Nagenoeg alle landen die met oorlogsschepen patrouilleren rond de Hoorn van Afrika hebben dit verdrag onderschreven en zijn bijgevolg gebonden door deze bepalingen, maar gelet op de hoge 'catch and release'-cijfers blijken slechts weinig staten zich er iets van aan te trekken.²⁵¹⁴

Het principe dat de ouders of voogd van minderjarigen die van een misdrijf worden beschuldigd onmiddellijk op de hoogte moeten worden gebracht van de situatie ligt ook moeilijk binnen de piraterijcontext.²⁵¹⁵ Hardnekkige taalbarrières kunnen ervoor zorgen dat de voorgeschreven communicatie niet vlot verloopt en beperkte diplomatieke relaties van betrokken staten of onderontwikkelde mobiele telefonie kunnen zelfs verhinderen dat er überhaupt contact wordt gelegd.²⁵¹⁶ Gelet op de bijzondere rechten en regimes die gelden voor minderjarigen, rijst ook de vraag of men beroep kan doen op aparte rechtsvertegenwoordiging, die daar rekening mee houdt en erop inspeelt. De praktijk wijst echter uit dat regels met betrekking tot beschikbaarheid van afzonderlijke rechtsvertegenwoordiging voor minderjarige verdachten doorgaans complex zijn en van staat tot staat verschillen.²⁵¹⁷

2.8 Private aanhouding van piraten

2.8.1 Situering

Het Internationaal Zeerechtverdrag schrijft voor dat piraterijbestrijdingsmaatregelen enkel door oorlogsschepen (of andere schepen die duidelijk aangeduid en identificeerbaar zijn als zijnde in overheidsdienst en daartoe gemachtigd zijn) kunnen worden uitgevoerd: op deze manier wordt de rechtszekerheid vergroot, het risico op misbruik van handhavingsbevoegdheden beperkt en de toekenning van verantwoordelijkheid voor eventuele ongerechtvaardigde inmenging in de vrijheid van scheepvaart gefaciliteerd.²⁵¹⁸ Een koopvaardijship is in principe dus niet bevoegd om repressief op te treden, maar deze begrijpelijke uitsluiting geeft aanleiding tot enkele problemen: oorlogsschepen worden logischerwijs zelden aangevallen²⁵¹⁹ en door het grote actieterrrein van moderne piraten komen ze vaak te laat om deze op heterdaad te betrappen, resulterend in grote

²⁵¹³ Zie artikel 1, 3 en 7(2) a-b Convention concerning the Prohibition and Immediate Action for the Elimination of the Worst Forms of Child Labour of 17 June 1999 (ILO C182).

²⁵¹⁴ Zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 285.

²⁵¹⁵ Zie artikel 9(4) Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, *BS* 17 januari 1992, 805; artikel 10.1 United Nations Standard Minimum Rules for the Administration of Juvenile Justice (29 november 1985), *UN Doc. A/RES/40/33* (1985); artikel 22 United Nations Rules for the Protection of Juveniles Deprived of their Liberty (14 december 1990), *UN Doc. A/RES/45/113* (1990).

²⁵¹⁶ Slechts 16,2 procent van de Somalische bevolking zou over een mobiele telefoon beschikken, waardoor het niet onwaarschijnlijk is dat ouders van minderjarige piraterijverdachten niet te bereiken vallen (zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 287; "World's Least Penetrated Mobile Markets", Telecom Asia, 23 januari 2013).

²⁵¹⁷ Zie J. BELLISH, "The Issue of Juvenile Piracy", 287-288.

²⁵¹⁸ Zie artikel 107 LOSC; A. PETRIG, "Piracy" in D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855-856; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 125; M. D. FINK en R. J. GALVIN, "Combating Pirates off the Coast of Somalia: Current Legal Challenges", *Netherlands International Law Review* 2009, 390.

²⁵¹⁹ *Contra United States of America vs. Mohamed Ali Said et al.*, District Court of Virginia 17 augustus 2010, 757 F. Supp. 2d 554 (E.D. Va. 2010).

moeilijkheden op vlak van bewijs en verhoogde kans op het nefaste ‘*catch and release*’-fenomeen. Los van bewijsperikelen dient natuurlijk ook gedacht te worden aan concrete situaties waarin de bemanning van een koopvaardijship erin slaagt om een aanval af te wenden en de piraten te overmeesteren: is het dan de bedoeling dat men deze piraten zomaar laat ontkomen, bij gebrek aan enige bevoegdheid om hen aan te houden, of kan er in bepaalde gevallen toch iets gedaan worden om arrestatie en adequate vervolging mogelijk te maken?

Er zou gepleit kunnen worden voor een aanpassing van de bewuste bepaling van het Internationaal Zeerechtverdrag of een soepelere interpretatie in samenhang met het concept van wettige verdediging, zodat in geval van directe betrokkenheid bij een piraterijaanval ook private personen aan boord van koopvaardijschepen gemachtigd zijn om in te grijpen. Vooral de scheepvaartsector en zeevarenden, die zich in deze situaties zeer kwetsbaar en machteloos voelen, zouden dergelijke ontwikkelingen steunen en achten het noodzakelijk dat dit in overweging wordt genomen. Zo’n uitzondering op de heersende regels, wat zou impliceren dat de bemanning van een aangevallen koopvaardijship piraterijverdachten kan aanhouden en deze vervolgens dient over te dragen aan een kuststaat of nabijgelegen oorlogsschip, wordt op dit moment evenwel niet internationaal erkend. Wanneer piraten zich aan boord van een aangevallen schip bevinden, kan de nationale wetgeving van sommige vlaggenstaten onder bepaalde omstandigheden wel zogenaamde burgerarresten (*citizen’s arrests*) toelaten²⁵²⁰, maar dit blijft strikt afhankelijk van nationaalrechtelijke bepalingen en kan zeker niet veralgemeend worden. Er kan dus geconcludeerd worden dat private aanhoudingen van piraterijverdachten, althans vanuit strikt juridisch oogpunt, in de huidige omstandigheden niet mogelijk zijn, aangezien er geen internationaalrechtelijke basis is en dergelijke arrestaties bijgevolg zouden neerkomen op onwettige vrijheidsberoving. Los daarvan worden aanhouding en detentie van piraterijverdachten door sommigen zelfs als een vorm van geweldgebruik beschouwd die verder gaat dan wettige verdediging, waardoor nationale regelgeving die private actoren toestaat om dergelijke handelingen te stellen in theorie in conflict komt met de Verklaring van Parijs, die privaat geweldgebruik op zee op grond van staatsautorisatie verbiedt en thans als internationaal gewoonterecht wordt aangemerkt.²⁵²¹

²⁵²⁰ Hoewel de specifieke voorwaarden verschillen, is deze mogelijkheid voorzien in de wetgeving van heel wat landen, waaronder Frankrijk (artikel 73 Code de Procédure Pénale), Duitsland (§127 Strafprozeßordnung), het Verenigd Koninkrijk (section 24A Police and Criminal Evidence Act 1984), de meeste staten van de VS (vb. sectie 837 California Penal Code), China (artikel 12 Criminal Procedure Law of the People’s Republic of China), India (sectie 43 Code of Criminal Procedure 1973) en Japan (sectie 213 Code of Criminal Procedure). In sommige staten, waaronder het Verenigd Koninkrijk, kan een burger zelfs geweld gebruiken om het plegen van een misdrijf te voorkomen (sectie 3 Criminal Law Act 1967). Ook in België bestaat er een regeling omtrent burgerarrest: indien een particulier persoon iemand vasthoudt die bij een misdaad of wanbedrijf op heterdaad werd betrapt, moet dit zo snel mogelijk aangeven worden bij een agent van de openbare macht. De maximale vrijheidsbeneming van 24 uur gaat in op het ogenblik dat die aangifte wordt gedaan (zie artikel 1, eerste lid, 3° Wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis, BS 20 juli 1990, 15779).

²⁵²¹ Zie Paris Declaration Respecting Maritime Law of 16 April 1856, *American Journal of International Law* 1907, supp. 89; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 113 en 230; M. V. VLASIC e.a., “The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates”, 122-126; T. E. HUTCHINS, “Structuring a Sustainable Letters of Marque Regime: How Commissioning Privateers Can Defeat the Somali Pirates”, *California Law Review* 2011, 844-845; T. T. RICHARD, “Reconsidering the Letter of Marque: Utilizing Private Security Providers against Piracy”, *Public Contract Law Journal* 2010, 422-423.

2.8.2 Toepassing: Belgische wetgeving

Gelet op de hiervoor beschreven internationaalrechtelijke toestand, is het hoogst eigenaardig dat recente Belgische wetgeving inzake private maritieme beveiliging toch vergelijkbare bevoegdheden lijkt toe te kennen aan private beveiligingsagenten en de kapitein: zo wordt er bepaald dat piraterijverdachten kunnen worden gevat door beveiligingsagenten²⁵²² en vervolgens worden aangehouden door de kapitein, 'in het kader van zijn bevoegdheden inzake het bestrijden van piraterij'.²⁵²³ Piraterijverdachten kunnen tevens gefouilleerd²⁵²⁴ en gehandboeid²⁵²⁵ worden door privaat beveiligingspersoneel, dat ook verantwoordelijk is voor het bewaken van de verdachten indien de kapitein beslist om hen aan te houden.²⁵²⁶

De titel van de wet deed al wat wenkbrauwen fronsen, aangezien het in principe niet toekomt aan private actoren om 'de strijd tegen maritieme piraterij' te voeren.²⁵²⁷ Dat lijkt allerm minst hun taak te zijn: zij zijn daar noch door het internationaal recht, noch door nationale wetgeving toe gemachtigd²⁵²⁸ en zijn daar niet voor uitgerust of opgeleid.²⁵²⁹ Ook de *Best Management Practices*, die volgens de Belgische wetgeving gerespecteerd moeten worden door de kapitein en het privaat

²⁵²² Private beveiligingsagenten kunnen elke persoon vatten die zich zonder toelating van de kapitein aan boord van het schip bevindt, op voorwaarde dat de kapitein onmiddellijk ingelicht wordt over deze feiten. De gevatte persoon kan door private beveiligingsagenten worden vastgehouden in afwachting van de beslissing van de kapitein om deze al dan niet aan te houden (zie artikel 19 Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730 (hierna verkort: *Maritieme Beveiligingswet*)).

²⁵²³ Zie artikel 19-22 *Maritieme Beveiligingswet*.

²⁵²⁴ Bij een vatting dienen private beveiligingsagenten over te gaan tot een veiligheidscontrole, die bestaat uit een betasting van de kledij om wapens of andere gevaarlijke voorwerpen op te sporen. Indien er dergelijke zaken worden aangetroffen, worden deze onmiddellijk overgemaakt aan de kapitein (zie artikel 20 *Maritieme Beveiligingswet*).

²⁵²⁵ Het gebruik van handboeien wordt expliciet voorzien in de wet, maar weliswaar beperkt tot gevallen van volstrekte noodzakelijkheid, waarbij geen alternatieve, minder ingrijpende methode een vatting mogelijk maakt. Er mogen geen andere boeimiddelen dan handboeien gebruikt worden en deze moeten aan specifieke voorwaarden voldoen (zie artikel 21 *Maritieme Beveiligingswet*; artikel 7 en 25 Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686 (hierna verkort: *KB Methodes en Procedures Maritieme Beveiliging*)).

²⁵²⁶ Wanneer de kapitein beslist om piraterijverdachten aan te houden, staan private beveiligingsagenten in voor de bewaking. Indien een verdachte in een gesloten ruimte kan worden ondergebracht en de veiligheid op het schip dit toelaat, moeten de handboeien verwijderd worden. Maritieme beveiligingsagenten behandelen de aangehouden persoon met respect voor zijn fundamentele rechten en waardigheid. Elke aangehouden persoon heeft recht op medische verzorging, het gebruik van sanitaire voorzieningen en een voldoende hoeveelheid water en voedsel (zie artikel 22 *Maritieme Beveiligingswet*; artikel 26-27 *KB Methodes en Procedures Maritieme Beveiliging*).

²⁵²⁷ Ook in (de titel van) het belangrijkste uitvoeringsbesluit wordt gewag gemaakt van het 'bestrijden van piraterij', wat binnen deze context totaal ongepast lijkt (zie *KB Methodes en Procedures Maritieme Beveiliging*).

²⁵²⁸ Zowel op nationaal- als internationaalrechtelijk niveau wordt expliciet gesteld dat enkel commandanten van oorlogsschepen of andere daartoe gemachtigde schepen die duidelijk in overheidsdienst varen gerechtigd zijn om piraterij op actieve wijze te bestrijden (zie artikel 107 LOSC; artikel 5 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485).

²⁵²⁹ Zie W. P. VERSTREPEN, "Maritieme beveiliging van schepen varend onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 197.

beveiligingsteam, sturen allerminst aan op een confrontatie met piraten.²⁵³⁰ Enkele nuances dringen zich echter op: het dient eerst en vooral duidelijk benadrukt te worden dat het hier enkel gaat om aanhouding van personen die zich zonder toelating van de kapitein op het schip bevinden.²⁵³¹ De bepaling moet dus niet vergeleken worden met de verregaandere bevoegdheid van artikel 105 LOSC om piratenschepen aan te houden en de personen aan boord te arresteren, wat enkel door een oorlogsschip (of andere schepen die duidelijk aangeduid en identificeerbaar zijn als zijnde in overheidssdienst en daartoe gemachtigd zijn) kan gebeuren, en is er dus ook niet onmiddellijk strijdig mee.²⁵³² Er moet daarnaast opgemerkt worden dat de bevoegdheid om piraten te vatten enkel aan private beveiligingsagenten toekomt, die over een speciaal statuut beschikken, een specifieke opleiding hebben genoten²⁵³³ en aan uitgebreide voorwaarden moeten voldoen: de bemanning van het schip is niet gerechtigd om dergelijke acties uit te voeren. Er kan wel gesteld worden dat zowel de bemanning als de private beveiligingsagenten als particulieren kunnen worden aangemerkt en dat er dus (los van de ervaring, knowhow en techniek waarover beveiligingsagenten beschikken) geen essentieel verschil aanwezig is dat deze toekenning van verregaande, vrijheidsbeperkende rechten aan leden van private beveiligingsteams rechtvaardigt. In dat opzicht is het evenwel belangrijk om even stil te staan bij de precieze bewoording van de bepaling: er wordt duidelijk gesteld dat private beveiligingsagenten ongewenste individuen kunnen ‘vatten’, waarmee vermeden wordt om de term ‘aanhouden’ te gebruiken, die een welomschreven juridische betekenis draagt en in principe enkel kan gebeuren door publieke actoren die daartoe gemachtigd zijn. Alle handelingen moeten onmiddellijk ter kennis worden gebracht van de kapitein en enkel hij kan beslissen om piraterijverdachten aan te houden en zaken aan boord van het schip als bewijsmateriaal in beslag te nemen.²⁵³⁴

Opmerkelijk is wel dat de term ‘aanhouden’ slechts eenmaal in de Maritieme Beveiligingswet wordt gebruikt, op bijna terloopse wijze bij het bespreken van de bewaking van piraterijverdachten door private beveiligingsagenten, en dat het in een navolgend uitvoeringsbesluit op zijn beurt lijkt te worden tegengesproken dat het om een aanhouding gaat, waardoor geconcludeerd kan worden dat deze bevoegdheidstoekenning, die nochtans zeer ingrijpend en delicaat is, onzorgvuldig geregeld is.²⁵³⁵ In een op dezelfde datum doorgevoerde wet werd tevens bepaald dat de kapitein de

²⁵³⁰ Zie artikel 3, 3° en 5, 5° Maritieme Beveiligingswet; artikel 3, 8° en 8, §2 KB Methodes en Procedures Maritieme Beveiliging.

²⁵³¹ Zie artikel 19 Maritieme Beveiligingswet.

²⁵³² Zie artikel 105 en 107 LOSC.

²⁵³³ Tijdens deze opleiding worden de verplichtingen, bevoegdheden en procedures toegelicht, de relevante wettelijke bepalingen geduid en de vereiste vaardigheden aangeleerd. Er wordt specifieke aandacht besteed aan het gebruik van handboeien en de aangewezen technieken bij vattingen en veiligheidscontroles, maar sommigen achten dit ongepast, aangezien deze technieken enkel nuttig zijn in de ongebruikelijke en onwenselijke situatie waarbij maritieme beveiligingsagenten zich, in strijd met de *Best Management Practices* en normaal ook met de bevelen van de kapitein, buiten de citadel of het *safe muster point* bevinden om de confrontatie met piraten aan te gaan (zie W. P. VERSTREPEN, “Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag” in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 203-204; Koninklijk Besluit van 1 december 2013 betreffende de opleidingsvereisten waaraan het personeel van de maritieme veiligheidsondernemingen moet voldoen, BS 11 december 2013, 98130).

²⁵³⁴ Zie artikel 22 en 29 Maritieme Beveiligingswet.

²⁵³⁵ In het uitvoeringsbesluit met betrekking tot de toepasselijke methodes en procedures voor private beveiligingsteams valt op dat men (in de paar artikelen die daarover handelen) duidelijk vermijdt om de term ‘aanhouding’ te gebruiken. Men spreekt enkel over ‘vatting’, ook wanneer de kapitein reeds de beslissing heeft genomen om verdachten vast te houden, en dit lijkt te conflicteren met het aangehaalde artikel in de wet. In

procedurevoorschriften kan vervullen die aan een vervolging vooraf dienen te gaan (opmaken proces-verbaal, federale procureur op de hoogte brengen, ...), wat toch wel zeer ver lijkt te gaan.²⁵³⁶ Al deze bevoegdheden en plichten, die in principe enkel toekwamen aan de commandant van een Belgisch oorlogsschip, werden nu ook in dezelfde mate toebedeeld aan de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en rechtstreeks betrokken is bij een daad van piraterij.

Het mag niet verbazen dat deze regelgeving veel vragen oproept: is het wenselijk, aanvaardbaar en legaal dat de kapitein van een koopvaardijship, die op zich ook als een private persoon moet worden gekwalificeerd, over dergelijke ingrijpende bevoegdheden beschikt die normaal enkel toekomen aan militairen of rechtshandavingsactoren die daar uitdrukkelijk toe gemachtigd zijn? Het dient wel opgemerkt te worden dat de kapitein volgens Belgische wetgeving een complex statuut geniet en (vooral wanneer het schip zich op zee bevindt) over zeer ruime bevoegdheden beschikt, die ook publiekrechtelijk zijn van aard.²⁵³⁷ Hoewel sommige bepalingen erg verouderd zijn en de huidige toepasselijkheid soms wordt betwist²⁵³⁸, is de kapitein op bepaalde vlakken bekleed met de openbare macht: zo vervult hij taken als ambtenaar van de burgerlijke stand²⁵³⁹, mag hij testamenten opmaken²⁵⁴⁰, kan hij dwangmaatregelen nemen ten aanzien van eenieder die zich aan boord bevindt²⁵⁴¹, is hij gerechtigd om gerechtelijke bevoegdheden uit te oefenen bij tuchtvergrijpen²⁵⁴², neemt hij in bepaalde gevallen de rol van onderzoeksrechter op zich²⁵⁴³ en kan hij in specifieke

de wet wordt namelijk gesproken van 'personen van wie de kapitein besloten heeft deze aan te houden', terwijl het in het besluit gaat om 'personen van wie de kapitein besloten heeft deze te vatten'. Het lijkt er dus op dat men in het besluit terugkrabbelt en de zwaarwichtige bepaling van de wet tracht te verbloemen (zie artikel 24-27 KB Methodes en Procedures Maritieme Beveiliging; artikel 22 Maritieme Beveiligingswet).

²⁵³⁶ Zie Wet van 16 januari 2013 tot wijziging van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 30 januari 2013, 4729.

²⁵³⁷ Zie E. SOMERS, *Wetboek Belgisch Zeerecht*, Gent, Larcier, 2011, 41-45.

²⁵³⁸ Veel bepalingen van de Zeewet gaan terug op de Franse *Ordonnance de la Marine* van 1681 en zijn volgens critici niet meer aangepast aan de moderne scheepvaart (zie E. SOMERS, *Wetboek Belgisch Zeerecht*, Gent, Larcier, 2011, 42).

²⁵³⁹ De kapitein kan geboorten en overlijdens aan boord van het schip registreren, maar voor huwelijken is hij niet bevoegd (zie artikel 59-60 en 86-87 BW).

²⁵⁴⁰ De kapitein is bevoegd om zogenaamde 'zeetestamenten' op te stellen, die enkel geldig zijn indien ze tijdens de zeereis werden opgemaakt en slechts uitgevoerd kunnen worden als de erflater tijdens de reis sterft of binnen drie maanden na ontschepping. Opmaak van een zeetestament wordt slechts toegelaten indien het door de zeereis onmogelijk is om een normaal testament te laten opstellen en het zeetestament mag geen beschikkingen bevatten ten voordele van één van de scheepsofficieren, tenzij het een bloedverwant van de erflater betreft (zie artikel 988 e.v. BW).

²⁵⁴¹ In zijn hoedanigheid van gezagvoerder beschikt de kapitein over uitzonderlijk grote macht: zijn nagenoeg soevereine bevoegdheid laat hem toe om dwangmaatregelen te nemen en iedereen aan boord van het schip op te eisen om hem bij te staan ten behoeve van de handhaving van de orde, de behoorlijke volbrenging van de zeereis en de veiligheid van het schip, de opvarenden en de lading. Het spreekt voor zich dat deze bevoegdheden enkel kunnen worden uitgeoefend indien dit noodzakelijk blijkt en in het uitsluitend belang is van allen die betrokken zijn bij de zeereis (zie artikel 5 Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, *BS* 26 juli 1928, 3341).

²⁵⁴² De kapitein kan zich uitspreken over tuchtvergrijpen indien deze zich voordoen op zee of in een haven waar de scheepvaartpolitie niet aanwezig is en er geen consul kan worden aangetroffen. Uitgesproken straffen moeten wel bekrachtigd worden door de scheepvaartpolitie van de Belgische aankomsthaven of door de Belgische consul in de eerste buitenlandse aanloophaven (zie artikel 71-72 Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, *BS* 26 juli 1928, 3341).

²⁵⁴³ De kapitein is bevoegd om tijdens de zeereis een onderzoek in te stellen naar misdaden of wanbedrijven aan boord van het schip. Met het oog op dit onderzoek kan hij onder meer getuigen ondervragen en processen-verbaal opstellen. Hij wordt bijgestaan door een officier die verslag uitbrengt en alle ondernomen

situaties politiebevoegdheden uitoefenen. Het is echter maar de vraag of dit het hiervoor beschreven recht om piraten aan te houden ondersteunt. De politiebevoegdheden, die in principe toelaten dat de kapitein op verzoek van de Belgische autoriteiten een door het Belgisch gerecht gezochte of veroordeelde persoon kan aanhouden indien deze zich op volle zee aan boord van het schip bevindt, blijken bij benadering en met wat goede wil een basis te bieden, maar het op eigen initiatief aanhouden van piraterijverdachten lijkt toch net iets verder te gaan.²⁵⁴⁴ De besproken bepalingen blijken ook moeilijk te stroken met de strikte procedurevoorschriften inzake piraterijvervolgning die de Belgische wetgeving oplegt, aangezien het onwaarschijnlijk is dat daar zonder de nodige knowhow, ervaring en uitrusting aan voldaan kan worden: het adequaat uitvoeren van de vereiste handelingen binnen de nauwe tijdslimieten is voor de kapitein van een koopvaardijship nagenoeg onhaalbaar.²⁵⁴⁵

Los van de inhoud, kan ook de formele geldigheid van de Maritieme Beveiligingswet ernstig in vraag worden gesteld: het betreft immers een tijdelijke wet, waarvan de geldigheidsperiode niet op geheel wettelijke wijze verlengd lijkt te zijn. Er werd weliswaar een koninklijk besluit aangenomen dat de buitenwerkingtreding van de oorspronkelijke wet met twee jaar uitstelde naar 31 december 2016, maar dit KB werd niet binnen een termijn van zes maanden bekrachtigd door een wet.²⁵⁴⁶ Als deze voorwaarde niet werd nageleefd, stelde de Maritieme Beveiligingswet expliciet dat ze werd opgegeven, samen met het KB.²⁵⁴⁷ Pas na meer dan zeven maanden werd een dergelijke wet opgesteld, die verklaarde dat de opgenomen bepalingen retroactieve uitwerking hebben met ingang van 28 juni 2015, niet toevallig de laatste dag die nog binnen de voorgeschreven termijn van zes maanden viel.²⁵⁴⁸ Deze wet werd dan nog eens om onverklaarbare redenen nietig verklaard en een maand later vervangen door een wet met exact dezelfde inhoud, waardoor alles nog onzorgvuldiger lijkt te zijn geregeld.²⁵⁴⁹ Terugwerkende kracht van rechtsnormen betreft een zeer delicaat en ingewikkeld vraagstuk: het is in principe zeer onwenselijk en volgens sommigen verboden²⁵⁵⁰, maar indien het louter gedaan wordt om een fout van de wetgever te herstellen (en niet om een lopend rechtsgeding te beïnvloeden), wordt het mits adequate verantwoording, aan de hand van een legitieme doelstelling en dwingende redenen van algemeen belang, vaak stilzwijgend aanvaard. Er kan echter niet ontkend worden dat het weinig zin heeft om een termijn van 6 maanden op te

acties worden vermeld in het scheepsjournaal (zie artikel 77-79 Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, *BS* 26 juli 1928, 3341).

²⁵⁴⁴ De politiebevoegdheden van de kapitein houden in dat hij een uitgevaardigd aanhoudingsmandaat kan uitvoeren en de betrokken persoon kan aanhouden tot de terugkeer van het schip of een ontmoeting met een Belgisch overheidsschip. Het is evenwel duidelijk dat de kapitein binnen deze context simpelweg bevelen opvolgt en niet zelf het initiatief neemt (zie Wet van 30 maart 1891 betreffende de aanhouding aan boord van Belgische schepen van personen vervolgd of veroordeeld door het Belgische gerecht, *BS* 3 april 1891).

²⁵⁴⁵ Zie Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²⁵⁴⁶ Zie Koninklijk Besluit van 19 december 2014 houdende vaststelling van een datum van buitenwerkingtreding van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 29 december 2014, 106449.

²⁵⁴⁷ Zie artikel 30 Maritieme Beveiligingswet.

²⁵⁴⁸ Zie Wet van 16 juli 2015 tot wijziging van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 10 augustus 2015, 50799.

²⁵⁴⁹ Zie Wet van 10 augustus 2015 tot wijziging van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 10 september 2015, 57275.

²⁵⁵⁰ Binnen de Belgische context wordt vaak artikel 2 Burgerlijk Wetboek aangehaald als expliciet verbod op terugwerkende kracht van wetten, maar aangezien dit zelf ook maar een wet betreft, kan een latere wet die een uitdrukkelijke uitzondering voorziet in principe voorrang genieten (*lex posterior derogat anteriori*).

leggen, indien er uiteindelijk toch geen gevolgen worden gekoppeld aan het niet naleven van deze regel en alles simpelweg kan worden opgelost door een wet met retroactieve geldingskracht.

Strikt gezien kan er gesteld worden dat de Maritieme Beveiligingswet en het KB opgeheven werden op het ogenblik dat de zes maanden verlopen waren en er geen nieuwe wet was uitgevaardigd, gelet op de duidelijke gevolgen die aan het niet respecteren van de termijn werden gehecht in de oorspronkelijke wetsbepaling. Een navolgende wet met terugwerkende kracht kan er dan niet meer voor zorgen dat de Maritieme Beveiligingswet zomaar terug tot leven wordt gewekt. Vreemd genoeg wiste deze te laat doorgevoerde wet ook nog eens de oorspronkelijke wetsbepaling met betrekking tot de tijdelijke gelding en verlengingsmodaliteiten van de Maritieme Beveiligingswet uit²⁵⁵¹, wat enkele belangrijke gevolgen met zich meebrengt: het zorgt er enerzijds voor dat de oorspronkelijke opheffingsdatum en overtreden verlengingsregel verdwenen zijn uit de wet, waardoor er op het eerste zicht geen spoor meer terug te vinden is van de fout van de wetgever en de wet onbeperkte geldigheid suggereert, en neemt anderzijds (indien men ervan uitgaat dat de wet en het KB niet werden opgeheven) ook de wettelijke basis weg voor het koninklijk besluit, dat in verlengde geldigheid van de wet voorzag. Er kunnen dus niet enkel vraagtekens geplaatst worden naast de inhoudelijke geldigheid van de Maritieme Beveiligingswet, maar ook naast de geldigheidstermijn. Zoals reeds vermeld, werd de inhoud van de besproken wetgeving ondertussen wel in een nieuwe algemene wet omtrent private beveiliging geïntegreerd.

2.8.3 Algemene afweging

Los van de geldigheidskwestie met betrekking tot de Maritieme Beveiligingswet, blijft de hamvraag of dergelijke bevoegdheidstoekenningen legaal en wenselijk zijn? Het lijkt onvermijdelijk dat het toelaten van aanhoudingen van piraterijverdachten door private personen een grote stap achteruit betreft met het oog op de bescherming van de mensenrechten van piraterijverdachten, die sowieso al moeilijk na te leven vallen door overheidsactoren en in de praktijk dus bijna onmogelijk gegarandeerd kunnen worden door private beveiligingsteams en de kapitein van een handelsschip.²⁵⁵² Ondanks het gebrek aan relevante precedents is het ook onwaarschijnlijk dat er in dergelijke situaties, die door velen als illegaal of onaanvaardbaar gepercipieerd zullen worden, op inschikkelijkheid van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens kan worden gerekend, waardoor toekomstige veroordelingen onafwendbaar lijken indien deze regeling regelmatig wordt toegepast. Dat laatste is misschien niet het geval, maar louter gezond verstand lijkt dergelijke wetgeving, die uiterst delicate praktijken legaliseert, al af te raden. Indien er in zeldzame noodsituaties, waarin de omstandigheden niet anders toelaten, naar zo'n acties moet worden teruggegrepen, kan de rechtspraak op basis van bepaalde wetsbepalingen, precedents of algemene principes nog steeds oordelen dat deze handelingen, gelet op de specifieke feiten en context, toelaatbaar waren.²⁵⁵³ Het lijkt absoluut niet nodig om deze betwistbare praktijken wettelijk te

²⁵⁵¹ De inhoud van het artikel werd vervangen door de bepaling dat de minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor Maritiem Vervoer vijfjaarlijks verslag zullen uitbrengen aan de Ministerraad over de toepassing van de wet (zie Wet van 10 augustus 2015 tot wijziging van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 10 september 2015, 57275).

²⁵⁵² Cf. K. WILLAERT, "Mensenrechten en piraterijvervolgung: een moeilijke relatie", *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 174-188.

²⁵⁵³ Men zou onder meer nationaalrechtelijke bepalingen met betrekking tot de politionele bevoegdheden van de kapitein, nationale wetgeving inzake burgerarrest, relevante rechtspraak of beginselen van wettige verdediging kunnen invoeren.

verankeren, waardoor ze op een bepaalde manier ook worden aangemoedigd. De besproken Belgische wetgeving, die bovendien gekenmerkt wordt door grote onzorgvuldigheden en een dubieuze geldigheid, hoeft dus allerm minst als voorbeeld te dienen voor andere staten en kan best zo snel mogelijk gecorrigeerd worden. Wanneer er piraten aan boord zijn, lijkt het aangewezen om te wachten op de komst van een oorlogsschip, aangezien er zich anders tal van juridische problemen kunnen voordoen. Als er toch piraten aan boord van het schip worden gevat, worden deze bij voorkeur behandeld als vluchtelingen of verstekelingen: men kan ze oppervlakkig doorzoeken, ontdoen van eventuele wapens en foto's nemen als bewijsmateriaal, maar ze aan gevangenschap onderwerpen, lijkt uit den boze. Vanuit praktisch standpunt ligt dat echter moeilijk en het wekt weinig verwondering dat de Belgische regelgeving op bijval kan rekenen van zeevarenden, die zich zo veel minder hulpeloos achten.

2.9 Asielproblematiek

2.9.1 Situering

Indien extraregionale staten ondanks de vele hindernissen bereid en bekwaam zijn om piraterijverdachten te vervolgen, moet ook nog eens rekening worden gehouden met problemen die na de vervolgingsprocedure kunnen opduiken. Door de toepassing van het *non-refoulement*-principe, dat hiervoor reeds besproken werd in de context van overdracht van piraterijverdachten aan regionale staten met het oog op vervolging, blijkt het niet altijd vanzelfsprekend om piraten terug te sturen naar hun land van herkomst: gedurende de laatste decennia waren de meeste piraten immers afkomstig uit Somalië, dat door burgeroorlogen werd verscheurd en nog steeds geen stabiele, veilige omgeving vormt. Het is een publiek geheim dat er bij extraregionale staten grote bezorgdheid heerst omtrent eventuele asielaanvragen na een misgelopen vervolging, vrijspraak of gevangenisstraf, aangezien westerse landen zeer aantrekkelijke bestemmingen zijn voor Somalische piraten.²⁵⁵⁴ Omwille van deze redenen willen extraregionale landen via *outsourcing* van piraterijvervolging en toepassing van de 'catch and release'-praktijk vermijden dat piraten in hun land worden binnengebracht, maar dit lijken slechts weinig eerbare excuses om hun internationale verantwoordelijkheden te verzuimen.²⁵⁵⁵ Ter illustratie: in 2008 werd de Britse *Royal Navy* geadviseerd om piraten van bepaalde nationaliteiten niet meer aan te houden, aangezien dit tot mensenrechtenschendingen en asielaanvragen zou kunnen leiden.²⁵⁵⁶

²⁵⁵⁴ Zie o.a. Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 320; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 16-17; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 155; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 117-118; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 58 en 67; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 16; "Navy Gives Somali Pirates Food and Water... Then Lets Them Sail off Scott Free", Mail Online, 27 januari 2010.

²⁵⁵⁵ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 117-118 en 120; Y. M. DUTTON, "Pirates and impunity: Is the threat of asylum claims a reason to allow pirates to escape justice?", *Fordham International Law Journal* 2011, 236-243; T. SYRING, "A Pirate and a Refugee: Reservations and Responses in the Fight against Piracy", *ILSA Journal of International and Comparative Law* 2011, 437-457; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 16; "Pirates exploit confusion about international law", Wall Street Journal, 19 november 2008.

²⁵⁵⁶ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 155; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 118; A. ETZIONI, "Somali Pirates: An Expansive Interpretation of Human Rights", *Texas Review of Law & Politics* 2010, 54; "Pirates can claim UK asylum", The Sunday Times, 13 april 2008.

2.9.2 Risicobeoordeling

Het is belangrijk om even na te gaan welke rechtsbasis piraten zouden kunnen invoeren om asiel te verkrijgen in een vervolgende extraregionale staat. De uitgangspositie is de volgende: piraten kunnen in principe asiel aanvragen in het land waar ze berecht worden, maar de betrokken staat is niet verplicht om deze asielaanvraag in te willigen.²⁵⁵⁷ Er bestaan echter verschillende verdragen die staten verbieden om een individu terug te sturen naar zijn land van herkomst indien dit de essentiële mensenrechten van deze persoon zou bedreigen.²⁵⁵⁸ Het recht van staten om een asielaanvraag te weigeren wordt dus min of meer beperkt door het *non-refoulement*-principe en zoals eerder werd beschreven, vloeit dit beginsel zowel voort uit het vluchtelingenrecht als uit de internationale mensenrechten.

Om asiel te verkrijgen in een vervolgende staat zou een piraat volgens het Vluchtelingenverdrag aan de hand van substantieel en geloofwaardig bewijsmateriaal moeten kunnen aantonen dat hij vreest voor vervolging op basis van zijn ras, religie, nationaliteit, politieke mening of sociale banden indien hij wordt uitgewezen.²⁵⁵⁹ Aangezien Somalische piraten allerm minst een onderdrukte groep vormen in hun thuisland en de landsdelen waar ze leven en werken vaak stevig in handen hebben, is het evenwel onwaarschijnlijk dat men als vluchtelingen wordt aangemerkt: zelfs indien piraten zouden kunnen aantonen dat men deel uitmaakt van een etnische minderheid of onderdrukte clan, ziet het er niet naar uit dat men geloofwaardig bewijs kan voorleggen van een mogelijke onderwerping aan foltering of mishandeling.²⁵⁶⁰ Een loutere verwijzing naar het gevaar en de instabiliteit in Somalië volstaat immers niet voor asielbescherming: hoewel algemene kenmerken van het land kunnen worden aangehaald ter ondersteuning, heeft de *UN High Commissioner for Refugees (UNHCR)*²⁵⁶¹ reeds meermaals verklaard dat een individu dat aanspraak wenst te maken op asielbescherming duidelijk moet kunnen aantonen dat uitwijzing voor hem of haar persoonlijk, op individuele basis, een groot risico vormt.²⁵⁶²

Zelfs indien dergelijk bewijs kan worden voorgelegd en men bijgevolg onder de algemene vluchtelingendefinitie valt, zullen piraten hoogstwaarschijnlijk van asielbescherming worden uitgesloten door hun criminele achtergrond. In tegenstelling tot de garanties van het EVRM, kan de bescherming van het Vluchtelingenverdrag immers ontzegd worden aan personen tegen wie er ernstige argumenten bestaan om te overwegen dat deze een niet-politieke misdaad hebben

²⁵⁵⁷ Zie Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 322.

²⁵⁵⁸ Zie o.a. Internationaal Verdrag betreffende de Status van Vluchtelingen van 28 juli 1951, *United Nations Treaty Series*, vol. 189, 137; Verdrag tegen foltering en andere wrede, onmenselijke of ontorende behandeling of bestraffing van 10 december 1984, *BS* 28 oktober 1999, 40678; Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten van 16 december 1966, *BS* 6 juli 1983, 8815.

²⁵⁵⁹ Zie artikel 1(A)(2) en 33(1) Internationaal Verdrag betreffende de Status van Vluchtelingen van 28 juli 1951, *United Nations Treaty Series*, vol. 189, 137; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160; Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 323.

²⁵⁶⁰ Zie UNHCR Eligibility Guidelines for Assessing the International Protection Needs of Asylum-Seekers from Somalia (5 mei 2010), *UN Doc. HCR/EG/SOM/10/1* (2010), 7; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 208-209; Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 324.

²⁵⁶¹ Website: www.unhcr.org.

²⁵⁶² Zie Handbook on Procedures and Criteria for Determining Refugee Status under the 1951 Convention and the 1967 Protocol Relating to the Status of Refugees (januari 1992), *UN Doc. HCR/IP/4/Eng/REV.1* (1992), §37-39; Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 325.

gepleegd die van die aard is dat men geen internationale bescherming meer verdient.²⁵⁶³ Dit zou zeker van toepassing kunnen zijn op piraterij en de gerelateerde misdrijven, die wellicht ernstig genoeg worden geacht en door hun winstgericht karakter niet politiek van aard zijn.²⁵⁶⁴ De *UNHCR* gaf reeds expliciet aan dat Somalische piraten tot de categorie criminelen behoren waarvan staten moeten overwegen om ze uit te sluiten van vluchtelingenstatus.²⁵⁶⁵ Hoewel sommigen dit betwisten²⁵⁶⁶, wordt aangenomen dat asielbescherming ook ontzegd kan worden aan personen die hun straf reeds hebben uitgezeten of amnestie werden verleend: bepaalde landen kiezen ervoor om de uitsluitingsbepaling niet toe te passen in dergelijke situaties²⁵⁶⁷, maar de bewoording van het specifieke artikel en de richtsnoeren van de *UNHCR* staan dit niet in de weg.²⁵⁶⁸ Los daarvan kunnen personen ook uitgesloten worden indien ze ‘*acts contrary to the purposes and principles of the United Nations*’ hebben gepleegd, wat soms breed geïnterpreteerd wordt.²⁵⁶⁹

Het *refoulement*-verbod kan ten slotte ook genegeerd worden indien er gegronde redenen bestaan om de persoon in kwestie als een gevaar voor het betrokken land te beschouwen of indien dit individu, na veroordeling voor een ernstige misdaad, een gevaar voor de gemeenschap wordt geacht.²⁵⁷⁰ Met betrekking tot de tweede optie van deze uitsluitingsgrond, wat binnen de piraterijcontext de enige realistische mogelijkheid blijkt²⁵⁷¹, stelt de *UNHCR* dat staten niet enkel

²⁵⁶³ Zie artikel 1(F)(2) Internationaal Verdrag betreffende de Status van Vluchtelingen van 28 juli 1951, *United Nations Treaty Series*, vol. 189, 137; Y. M. DUTTON, “The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates”, 325-326.

²⁵⁶⁴ Zie Handbook on Procedures and Criteria for Determining Refugee Status under the 1951 Convention and the 1967 Protocol Relating to the Status of Refugees (januari 1992), *UN Doc. HCR/IP/4/Eng/REV.1* (1992), §152 en 155.

²⁵⁶⁵ Zie UNHCR Eligibility Guidelines for Assessing the International Protection Needs of Asylum-Seekers from Somalia (5 mei 2010), *UN Doc. HCR/EG/SOM/10/1* (2010), 35.

²⁵⁶⁶ Zie o.a. J. C. HATHAWAY en C.J. HARVEY, “Framing Refugee Protection in the New World Disorder”, *Cornell International Law Journal* 2001, 299-301.

²⁵⁶⁷ Of een individu recht heeft op vluchtelingenstatus en de bijhorende bescherming hangt sterk af van de feitelijke omstandigheden en wordt bepaald door de staat waar de aanvraag wordt ingediend: verschillende criteria kunnen worden toegepast en afwijkende resultaten zijn mogelijk (zie G. S. GOODWIN-GILL en J. MCADAM, *The Refugee in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 53-54; Y. M. DUTTON, “The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates”, 323-324).

²⁵⁶⁸ Zie o.a. *Ovcharuk v. Minister for Immigration and Multicultural Affairs*, Federal Court of Australia 16 oktober 1998, 88 FCR 173; Guidelines on International Protection - Application of the Exclusion Clauses: Article 1F of the 1951 Convention relating to the Status of Refugees (4 september 2003), *UN Doc. HCR/GIP/03/05* (2003), §23; Background Note on the Application of the Exclusion Clauses: Article 1F of the 1951 Convention relating to the Status of Refugees, UNHCR 4 september 2003, §73; G. S. GOODWIN-GILL en J. MCADAM, *The Refugee in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 175.

²⁵⁶⁹ Zie artikel 1(F)(3) Internationaal Verdrag betreffende de Status van Vluchtelingen van 28 juli 1951, *United Nations Treaty Series*, vol. 189, 137; *Pushpanathan v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, Supreme Court of Canada 4 juni 1998, 1 SCR 982.

²⁵⁷⁰ Zie artikel 33(2) Internationaal Verdrag betreffende de Status van Vluchtelingen van 28 juli 1951, *United Nations Treaty Series*, vol. 189, 137; Y. M. DUTTON, “The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates”, 326-329.

²⁵⁷¹ De eerste optie van deze uitzondering ligt immers moeilijk, aangezien er sprake moet zijn van een concreet toekomstig gevaar dat de staatsveiligheid van het gastland bedreigt (zie E. LAUTERPACHT en D. BETHLEHEM, “The Scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: Opinion” in E. FELLER, V. TÜRK en F. NICHOLSON (eds.), *Refugee Protection in International Law: UNHCR's Global Consultations on International Protection*, New York, Cambridge University Press, 2003, 135-136; C. W. WOUTERS, *International Legal Standards for the Protection from Refoulement*, Antwerpen, Intersentia, 2009, 115).

moeten bewijzen dat de betrokken persoon veroordeeld is voor een ernstige misdaad²⁵⁷², maar specifiek moeten aantonen dat deze een gevaar voor de gemeenschap vormt²⁵⁷³, waarbij de aard van het gepleegd misdrijf, de feitelijke omstandigheden en de waarschijnlijkheid van recidive belangrijke elementen vormen.²⁵⁷⁴ Staten zijn evenwel niet gebonden door interpretaties van de *UNHCR* en mogen hun eigen invulling naar voor schuiven, die grondig kan afwijken van de algemeen aanvaarde visie: zo wordt een veroordeling voor een ernstige misdaad in de Verenigde Staten ook onmiddellijk beschouwd als bewijs van het gevaar van een individu voor de gemeenschap.²⁵⁷⁵ In landen zoals de VS, waar op basis van een specifieke lezing van de tekst en omwille van bezorgdheid omtrent de zware bewijslast het gevaar niet apart moet worden aangetoond en simpelweg kan worden afgeleid uit de ernst van de misdaden waarvoor men veroordeeld is, lijkt het dus een zeer reële mogelijkheid om piraten via deze bepaling uit te sluiten van asielbescherming, maar ook daarbuiten liggen er opportuniteiten, aangezien piraterijdelin daden vaak zeer gewelddadig zijn en veroordeelde piraten het moeilijk zouden hebben om te weerleggen dat men in de toekomst nog zou kunnen teruggrijpen naar geweld. De *UNHCR* suggereert weliswaar dat staten *refoulement* enkel mogen toelaten indien dit de laatste toevlucht betreft en het gevaar voor het gastland zwaarder doorweegt dan het risico dat het individu loopt bij terugkeer naar zijn thuisland, maar niet alle landen hanteren deze aanbevolen proportionaliteitstest en deze wordt bovenal niet eenduidig geïnterpreteerd.²⁵⁷⁶

Wanneer piraten beroep zouden willen doen op asielbescherming via het *non-refoulement*-principe binnen de context van de mensenrechten, wordt men ook met grote moeilijkheden geconfronteerd.²⁵⁷⁷ De bewijslast ligt zeer hoog, aangezien de betrokken persoon moet kunnen aantonen dat hij bij uitwijzing een substantieel risico loopt op foltering (*United Nations Convention against Torture*²⁵⁷⁸) of wrede, onmenselijke of vernederende behandeling of bestraffing (BUPO-

²⁵⁷² In de rechtsleer wordt geopperd om misdrijven zoals moord, verkrachting en gewapende overval in elk geval als ernstige misdaden te kwalificeren die onder het toepassingsgebied van deze uitsluitingsgrond vallen (zie o.a. E. LAUTERPACHT en D. BETHLEHEM, "The Scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: Opinion" in E. FELLER, V. TÜRKE en F. NICHOLSON (eds.), *Refugee Protection in International Law: UNHCR's Global Consultations on International Protection*, New York, Cambridge University Press, 2003, 139).

²⁵⁷³ Het vereiste gevaar voor de gemeenschap wordt geïnterpreteerd als een bedreiging voor de bevolking, eerder dan als een gevaar voor de belangen van de staat (zie E. LAUTERPACHT en D. BETHLEHEM, "The Scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: Opinion" in E. FELLER, V. TÜRKE en F. NICHOLSON (eds.), *Refugee Protection in International Law: UNHCR's Global Consultations on International Protection*, New York, Cambridge University Press, 2003, 138; C. W. WOUTERS, *International Legal Standards for the Protection from Refoulement*, Antwerpen, Intersentia, 2009, 116).

²⁵⁷⁴ Zie UNHCR Note on Diplomatic Assurances and International Refugee Protection, UNHCR augustus 2006, 5; E. LAUTERPACHT en D. BETHLEHEM, "The Scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: Opinion" in E. FELLER, V. TÜRKE en F. NICHOLSON (eds.), *Refugee Protection in International Law: UNHCR's Global Consultations on International Protection*, New York, Cambridge University Press, 2003, 140; G. S. GOODWIN-GILL en J. MCADAM, *The Refugee in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 239-240.

²⁵⁷⁵ Zie o.a. *Lapaix v. U.S. Attorney General*, United States Court of Appeals 12 mei 2010, 605 F.3d 1138 (11th Cir. 2010); *Gao v. Holder*, United States Court of Appeals 23 februari 2010, 595 F.3d 549 (4th Cir. 2010); *Zardui-Quintana v. Richard*, United States Court of Appeals 2 augustus 1985, 768 F.2d 1213 (11th Cir. 1985).

²⁵⁷⁶ Zie o.a. UNHCR Note on Diplomatic Assurances and International Refugee Protection, UNHCR augustus 2006, 5-6; 8 U.S.C. §1158 (b) (2) (A) (ii); C. W. WOUTERS, *International Legal Standards for the Protection from Refoulement*, Antwerpen, Intersentia, 2009, 114; Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 328-329.

²⁵⁷⁷ Zie Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 329-334.

²⁵⁷⁸ Zie artikel 3 Verdrag tegen foltering en andere wrede, onmenselijke of ontterende behandeling of bestraffing van 10 december 1984, BS 28 oktober 1999, 40678.

verdrag²⁵⁷⁹ en EVRM²⁵⁸⁰) en dit risico moet bovendien individueel en persoonsgebonden zijn.²⁵⁸¹ Los daarvan is niet elke staat partij bij de vernoemde verdragen en worden deze ook op uiteenlopende wijze gehanteerd. Zelfs wanneer één van de verdragen van toepassing blijkt in een bepaalde staat en een piraat erin slaagt om het nodige bewijs te leveren, is verder verblijf in dat land niet vanzelfsprekend: er wordt immers enkel bescherming geboden tegen het terugsturen van een individu naar zijn land van herkomst en geen van de verdragen vereist dat de betrokken staat verblijf of een andere status toekent aan een persoon die *non-refoulement*-bescherming geniet.²⁵⁸²

2.9.3 Algemene afweging

Zowel het vluchtelingenrecht als de internationale mensenrechten blijken grote hindernissen te creëren voor asielaanvragen van piraten in vervolgende extraregionale staten en er kan over het algemeen dus gesteld worden dat het onwaarschijnlijk is dat deze succes kennen: hoewel elke zaak afzonderlijk, rekening houdend met de specifieke omstandigheden, moet worden beoordeeld, lijkt het risico zeer klein. Enkel en alleen op basis van gezond verstand kan reeds geconcludeerd worden dat dergelijke bescherming in principe niet aan piraten hoort toe te komen, die doorgaans allerminst hoeven te vrezen om onderworpen te worden aan foltering of mishandeling en net de dominante figuren binnen de regio vormen, die azen op onschuldige zeelui en geweld allerminst schuwen. De vrees voor asielaanvragen van piraten na een misgelopen vervolging, vrij spraak of gevangenisstraf lijkt dus niet onmiddellijk onderbouwd en lichtjes overdreven.²⁵⁸³ Los van juridische overwegingen, is het ook ongeloofwaardig dat het beperkt aantal piraterijvervolgingen in extraregionale landen een significante impact zou kunnen hebben op vlak van migratie: als er grote hoeveelheden piraterijverdachten voor hun nationale rechtbanken vervolgd zouden worden, zouden weigerachtige landen hun argument beter kunnen staven, maar nu klinkt het eerder als een goedkope uitvlucht om 'catch and release' toe te passen of zelf niet in vervolging te voorzien.²⁵⁸⁴ Ondanks enkele geruchten zijn er nog geen gevallen bekend waarin een piraat erin slaagde om asiel aan te vragen in een westers land waar hij werd vervolgd, dus het lijkt niet gerechtvaardigd om dit in te roepen als excuus om aan vervolgingsverantwoordelijkheid te verzaken.

2.10 Toepassing humanitair recht: piraterijverdachten als krijgsgevangenen?

2.10.1 Situering

Een iets minder voor de hand liggend obstakel bij de vervolging van piraten door een derde staat betreft de mogelijke kwalificatie als oorlogvoerende partij en de daaraan gekoppelde

²⁵⁷⁹ Zie artikel 6 en 7 Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten van 16 december 1966, BS 6 juli 1983, 8815.

²⁵⁸⁰ Zie artikel 3 EVRM.

²⁵⁸¹ Zie o.a. C. W. WOUTERS, *International Legal Standards for the Protection from Refoulement*, Antwerpen, Intersentia, 2009, 484-487; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160 en 162; S. DE BONT, "Prosecuting Pirates and Upholding Human Rights Law: Taking Perspective", *Oceans Beyond Piracy*, 1 september 2010, 29.

²⁵⁸² Zie o.a. Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 330.

²⁵⁸³ In december 2016 werd een Somalische piraat na vrijlating uit een Belgische gevangenis onmiddellijk en zonder problemen teruggestuurd naar zijn thuisland (zie "Somalische piraat gerepatrieerd naar thuisland", Focus WTV, 16 december 2016).

²⁵⁸⁴ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 67; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 16.

beschermingsmaatregelen van het humanitair recht: op basis van artikel 4(a)(2) van de Derde Geneefse Conventie kunnen irreguliere strijdkrachten, georganiseerde verzetsbewegingen en andere vrijwilligerskorpsen immers als krijgsgevangenen aangemerkt worden en aangehouden piraten zouden daar, gelet op de bevelstructuur en openlijke wapendracht, ook beroep op kunnen proberen te doen.²⁵⁸⁵ Dit zou uiteraard problemen veroorzaken, aangezien een speciale hoorzitting kan worden aangevraagd om de mogelijke status als oorlogvoerende partij uit te klaren en het piraterijproces zo op de lange baan kan worden geschoven.²⁵⁸⁶ De Derde Geneefse Conventie stelt bovendien duidelijk dat men in geval van twijfel de status van krijgsgevangene geniet tot een competente rechter zich erover uitgesproken heeft.²⁵⁸⁷ De hele redenering om piraten als oorlogvoerende partij te bestempelen lijkt weliswaar vergezocht en moeilijk te onderbouwen.

2.10.2 Gewapend conflict?

2.10.2.1 Algemeen

Het feit dat oorlogsschepen en militair personeel worden ingezet om piraterij te bestrijden, leidt niet onmiddellijk tot toepassing van humanitair recht, aangezien gebruik van dergelijke middelen binnen deze context geen keuze betreft en louter voortvloeit uit noodzaak.²⁵⁸⁸ Het allesbepalend criterium is het bestaan van een gewapend conflict (*armed conflict*): nagaan of gewelddaden tussen bepaalde groepen aan deze standaarden voldoen, is dus een essentiële stap in de analyse.²⁵⁸⁹ Kwalificatie als gewapend conflict hangt niet af van een formele oorlogsverklaring en wordt niet beïnvloed door het label dat partijen op het geweld klevende: de strijd tegen wereldwijde piraterij met veel gevoel voor retoriek bestempelen als de *'war against piracy'* doet dus niets ter zake.²⁵⁹⁰ Het al dan niet bestaan van een gewapend conflict is louter afhankelijk van de feitelijke situatie, die aan min of meer objectieve criteria wordt getoetst. Door de aard van de betrokken actoren en de beperkte graad van geweld lijken piraterijbestrijdingsoperaties evenwel niet aan de voorwaarden te voldoen en kunnen deze bijgevolg bezwaarlijk als gewapende conflicten beschouwd worden.²⁵⁹¹

²⁵⁸⁵ Zie artikel 4(a)(2) Verdrag van Genève betreffende de behandeling van krijgsgevangenen van 12 augustus 1949; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 131-136; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 112-115; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 64-65; E. KONTOROVICH, "'A Guantanamo on the sea': The difficulties of prosecuting pirates and terrorists", *California Law Review* 2010, 259; M. H. PASSMAN, "Protections afforded to Captured Pirates under the Law of War and International Law", *Tulane Maritime Law Journal* 2008, 1-40.

²⁵⁸⁶ Los daarvan heeft eventuele toepassing van humanitair recht uiteraard ook gevolgen voor de regels met betrekking tot gebruik van geweld.

²⁵⁸⁷ Zie artikel 5 Verdrag van Genève betreffende de behandeling van krijgsgevangenen van 12 augustus 1949.

²⁵⁸⁸ Zie Inter-American Commission on Human Rights, *Abella v. Argentina*, Case No. 11-137 (18 november 1997), §150; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855-856; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 112.

²⁵⁸⁹ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 112; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 209.

²⁵⁹⁰ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 112.

²⁵⁹¹ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855-856; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 113-115; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 209; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 65.

2.10.2.2 Toetsing

De Geneefse Conventies onderscheiden twee categorieën: internationale gewapende conflicten en niet-internationale gewapende conflicten.²⁵⁹² Kwalificatie als internationaal gewapend conflict kan echter onmiddellijk uitgesloten worden, gelet op het gebrek aan betrokkenheid van twee of meer staten die in een onderling conflict verkeren: binnen het kader van piraterijbestrijdingsoperaties worden weliswaar militaire troepen van verschillende staten ingezet, maar deze gaan gezamenlijk de strijd aan met private actoren.²⁵⁹³ Afwegen of geweld een niet-internationaal gewapend conflict²⁵⁹⁴ uitmaakt, wat neerkomt op een conflict zonder internationaal karakter dat plaatsvindt binnen het territorium van één van de verdragsstaten en over het algemeen gekenmerkt wordt door geweld tussen regeringstroepen en georganiseerde gewapende groeperingen of tussen dergelijke milities onderling²⁵⁹⁵, is complexer, aangezien de grens tussen overheidsreacties tegen interne rellen enerzijds en overheidsbekamping van gewapende dissidenten anderzijds moeilijk te trekken is.²⁵⁹⁶ In rechtspraak worden twee belangrijke criteria gehanteerd, die moeten toestaan dat een gewapend conflict onderscheiden wordt van bestrijding van banditisme, kortstondige opstanden of terroristische activiteiten: de intensiteit van het geweld en de organisatiegraad van de partijen.²⁵⁹⁷

Om uit te maken of piraterijbestrijdingsoperaties als niet-internationale gewapende conflicten kunnen worden aangemerkt, dient het geweld dus een minimumniveau aan intensiteit te bereiken en moet er sprake zijn van voldoende organisatie aan de kant van de piraten. De aard van de reactie van de staatsautoriteiten om het geweld te onderdrukken is echter ook een belangrijke factor.²⁵⁹⁸ Hoewel de intensiteit van het geweld, ondanks beduidend lagere aantallen dodelijke slachtoffers, volgens sommigen het vereiste niveau benadert en dat van sommige conflicten overtreft²⁵⁹⁹, lijkt het overduidelijk rechtshandvend (*law enforcement*) karakter van piraterijbestrijdingsoperaties de kwalificatie als niet-internationaal gewapend conflict te verhinderen.²⁶⁰⁰ Piraterij mag dan wel grote economische en menselijke kosten met zich meebrengen, gebruik maken van geavanceerde wapens

²⁵⁹² Zie artikel 2-3 Verdrag van Genève voor de verbetering van het lot der gewonden en zieken, zich bevindende bij de strijdkrachten te velde van 12 augustus 1949; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 112; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 65.

²⁵⁹³ Zie artikel 2 Verdrag van Genève voor de verbetering van het lot der gewonden en zieken, zich bevindende bij de strijdkrachten te velde van 12 augustus 1949; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855-856; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 113; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 65.

²⁵⁹⁴ Zie artikel 3 Verdrag van Genève voor de verbetering van het lot der gewonden en zieken, zich bevindende bij de strijdkrachten te velde van 12 augustus 1949.

²⁵⁹⁵ Deze omschrijving, die de algemene toetsingsgrond vormt en als de *Tadic*-test door het leven gaat, kreeg een belangrijke plaats binnen de rechtspraak van het Joegoslaviëtribunaal en werd overgenomen door het Internationaal Strafhof en het Rwandatribunaal (zie Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Tadic*, Decision on Defence Motion for Interlocutory Appeal on Jurisdiction, Case No. IT-94-1 (2 oktober 1995); artikel 8, §2, f) Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367; Rwandatribunaal, *Prosecutor v. Akayesu*, Judgment, Case No. ICTR-96-4-T (2 september 1998)).

²⁵⁹⁶ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 113; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 65.

²⁵⁹⁷ Zie o.a. Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Tadic*, Judgment, Case No. IT-94-1 (7 mei 1997).

²⁵⁹⁸ Zie o.a. L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 113.

²⁵⁹⁹ Contra D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855-856; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 120.

²⁶⁰⁰ Zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 855-856; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 513-515; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 160; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 209; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 65.

en de VN-Veilighedsraad tot verregaande maatregelen dwingen²⁶⁰¹, maar dit volstaat niet. Rechtspraak wees uit dat betrokkenheid van de VN-Veilighedsraad weliswaar een belangrijke factor kan zijn om te bepalen of het al dan niet om een gewapend conflict gaat²⁶⁰², maar binnen de context van piraterijbestrijdingsoperaties werd expliciet verklaard dat het Internationaal Zeerechtverdrag het toepasselijk juridisch kader vormt, wat de meeste argumenten wegneemt om te stellen dat er sprake is van een gewapend conflict.²⁶⁰³

Een ander cruciaal element dat erop wijst dat er niet van een gewapend conflict kan worden gesproken, betreft de beperkte organisatiegraad van piraten: piraterijactiviteiten mogen dan wel beheerst worden door een wijdvertakt netwerk en overkoepelende clanbanden, maar dergelijke structuren en relaties worden eerder geassocieerd met een criminele groepering en kunnen niet gelijkgesteld worden met de hiërarchische organisatievormen die eigen zijn aan partijen bij een gewapend conflict.²⁶⁰⁴ Piratenbendes worden niet gekenmerkt door gelijkaardige verhoudingen tussen oversten en ondergeschikten, er is vaak geen coördinatie tussen acties van verschillende piratengroeperingen en piraten controleren in principe geen welomlijnd gebied of een specifieke bevolkingsgroep. Er bestaan wel theorieën die stellen dat Somalische piratengroeperingen ontstaan zijn om de Somalische wateren te beschermen tegen illegale visserij en afvaldumping, maar dat lijkt allerm minst voldoende: piraterij daden mogen dan nog deels gedreven worden door haat- of wraakgevoelens en niet enkel ingegeven zijn door winstbejag, maar dit zorgt er niet voor dat gearresteerde piraten als krijgsgevangenen kunnen worden bestempeld.²⁶⁰⁵

Een laatste aspect dat mogelijke kwalificatie als niet-internationaal gewapend conflict tegensprekt, is de locatie: internationale piraterijbestrijdingsoperaties vinden voornamelijk plaats op volle zee en dus niet binnen het territorium van één van de verdragsstaten van de Geneefse Conventies. Voor wat acties op Somalisch grondgebied en binnen de Somalische territoriale zee betreft, moet dan weer gewezen worden op de voorafgaande aanvraag en toestemming van de Somalische overheid, die kwalificatie als gewapend conflict onmogelijk maken.²⁶⁰⁶ Volgens velen vormt eventuele labeling van aangehouden piraten als krijgsgevangenen dus slechts een weinig relevante voetnoot: er zijn geen praktijkgevallen bekend en piraterij werd historisch gezien ook altijd buiten het spectrum van

²⁶⁰¹ Naast ingrijpende acties onder hoofdstuk VII van het VN-Handvest, verklaarde de VN-Veilighedsraad dat *"incidents of piracy and armed robbery against vessels in the territorial waters of Somalia and the high seas off the coast of Somalia exacerbate the situation in Somalia which continues to constitute a threat to international peace and security in the region"* (zie Resolutie 1816 van de Veilighedsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008), 2).

²⁶⁰² Zie o.a. Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Tadic*, Judgment, Case No. IT-94-1 (7 mei 1997).

²⁶⁰³ Zie Resolutie 1851 van de Veilighedsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008); L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 114.

²⁶⁰⁴ Zie o.a. Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Limaj*, Judgment, Case No. IT-03-66 (30 november 2005); L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 114-115; D. GUILFOYLE, "The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?", *Melbourne Journal of International Law* 2010, 145.

²⁶⁰⁵ Er dient ook gewezen te worden op het willekeurig karakter van piraterijaanvallen, die ondanks de geclaimde beweegredenen niet enkel gericht zijn tegen schepen die betrokken zijn bij illegale visserij of afvaldumping (zie o.a. Report of the International Law Commission to the General Assembly (4 juli 1956), *UN Doc. A/3159* (1956); D. GUILFOYLE, "The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?", *Melbourne Journal of International Law* 2010, 146; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 65-66).

²⁶⁰⁶ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 65.

internationaal humanitair recht geplaatst.²⁶⁰⁷ Piraterijactiviteiten kunnen uiteraard altijd parallel met een gewapend conflict plaatsvinden of er enigszins verband mee houden, zoals het geval is in Somalië, waar in de laatste decennia een niet-internationaal gewapend conflict plaatsvond en ten tijde van de Ethiopische invasie zelfs een internationaal gewapend conflict woedde, maar dit wijzigt de aard van piraterijbestrijdingsoperaties niet: het louter feit dat er reeds een hoge graad van geweld aanwezig is, leidt er niet toe dat elke rechtshandhavingsactie automatisch omgevormd wordt tot (een deel van) een gewapend conflict.²⁶⁰⁸ Seychelse rechtspraak met betrekking tot Somalische piraterij bevestigt dit: piraterij werd simpelweg bestempeld als gewelddadige handelingen gepleegd door niet-statelijke actoren tegen andere partijen op zee.²⁶⁰⁹ Het lijkt evenwel – al is het maar puur theoretisch – mogelijk dat deze problematiek in bepaalde situaties roet in het eten strooit en piraterijvervolgning bemoeilijkt, waardoor het enige aandacht verdient.

3. Judiciële opties

3.1 Situering

3.1.1 Premisse

De Verenigde Naties probeerden in de context van de Somalische piraterij aan het probleem van inadequate vervolging te werken door het promoten van gespecialiseerde piraterijrechtbanken in Somalië en de omliggende landen, die met substantiële internationale steun in de vervolging en bestraffing van piraten zouden moeten voorzien.²⁶¹⁰ Na de oprichting van de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* in 2009 werden door de internationale gemeenschap opgerichte of ondersteunde piraterijrechtbanken of gerelateerde judiciële mechanismen duchtig afgewogen als een mogelijke aanvulling op de algemene rechtbanken in de door piraterij geaffecteerde landen: mede ingegeven door de ontwikkelingen in Kenia, die de bestaande vervolgingspraktijk op de helling leken te plaatsen, begon de VN-Veiligheidsraad steeds meer stil te staan bij de vervolging van piraterijverdachten en het belang daarvan binnen de bredere context van piraterijbestrijding.²⁶¹¹ In april 2010 nam men een duidelijke stelling in via Resolutie 1918: “*the failure to prosecute persons responsible for acts of piracy and armed robbery off the coast of Somalia undermines anti-piracy efforts of the international community*”.²⁶¹² Gelijkaardige verklaringen werden nog in verschillende

²⁶⁰⁷ Zie o.a. L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 115; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 66; D. GUILFOYLE, “The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?”, *Melbourne Journal of International Law* 2010, 141-153; M. H. PASSMAN, “Protections afforded to Captured Pirates under the Law of War and International Law”, *Tulane Maritime Law Journal* 2008, 16.

²⁶⁰⁸ Ook staten die duidelijk betrokken zijn bij een niet-internationaal gewapend conflict, zoals Somalië, kunnen nog steeds reguliere rechtshandhavingsoperaties opzetten, die geen verband houden met het gewapend conflict en enkel aan het regime van de mensenrechten onderworpen worden (zie L. R. BLANK, “The Use Of Force against Pirates”, 115; R. GEISS, “Armed Violence in Fragile States: Low-intensity conflicts, spillover conflicts, and sporadic law enforcement operations by third parties”, *International Review of the Red Cross* 2009, 141; D. GUILFOYLE, “Piracy Off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts”, *International and Comparative Law Quarterly* 2008, 695-696).

²⁶⁰⁹ Zie *Republic vs. Abdukar Ahmed et al.*, Supreme Court of Seychelles 14 juli 2011, CR 21/2011, §21.

²⁶¹⁰ Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 12.

²⁶¹¹ Zie T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 125.

²⁶¹² Zie Resolutie 1918 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (27 april 2010), *UN Doc. S/RES/1918* (2010); V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 70; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 125; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 12.

resoluties van de VN-Veiligheidsraad herhaald en de bezorgdheid omtrent het falend vervolgingsbeleid werd uitdrukkelijk benadrukt.²⁶¹³ Er werd aan de Secretaris-Generaal gevraagd om een rapport op te stellen omtrent de mogelijke opties ter verbetering van de vervolging en opsluiting van piraten, met aandacht voor het werk dat de *Contact Group* reeds geleverd had, de heersende praktijk bij de oprichting van internationale tribunalen, de tijd en middelen die nodig zijn om substantiële resultaten te realiseren en de relevante penitentiaire regelingen.²⁶¹⁴

3.1.2 Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia

In het resulterend rapport van de Secretaris-Generaal van juli 2010 werden verschillende opties grondig geëvalueerd op hun voor- en nadelen.²⁶¹⁵ Drie categorieën van mogelijke judiciële modellen werden geïdentificeerd: een gespecialiseerd internationaal tribunaal, een regionale piraterijrechtbank of een gespecialiseerd nationaal berechtingsforum in één van de getroffen landen.²⁶¹⁶ Binnen de eerste categorie waren er drie opties: het oprichten van een internationaal tribunaal via een resolutie van de VN-Veiligheidsraad overeenkomstig hoofdstuk VII van het VN-Handvest zoals het Joegoslavië- en Rwandatribunaal²⁶¹⁷, het creëren van een zogenaamd ‘hybride’

²⁶¹³ Zie o.a. Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2011); Statement by the President of the Security Council (25 augustus 2010), *UN Doc. S/PRST/2010/16* (2010).

²⁶¹⁴ Zie T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 125; V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 70-71; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 41; A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 40; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 12.

²⁶¹⁵ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010); V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 70-71; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 125; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 41; A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 42-43; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 12-13.

²⁶¹⁶ Zie V. P. NANDA, “Exercising Universal Jurisdiction over Piracy”, 70-71; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 41 en 59; V. P. NANDA, “Maritime piracy: how can international law and policy address this growing global menace?”, *Denver Journal of International Law and Policy* 2011, 185-186; A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 42-43; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 12.

²⁶¹⁷ Sommigen betwistten dat een internationaal piraterijtribunaal gecreëerd kon worden door een resolutie van de VN-Veiligheidsraad, aangezien de globale piraterij niet als een bedreiging van de internationale vrede en veiligheid werd gekwalificeerd door de VN, maar dit argument leek niet doorslaggevend. De Veiligheidsraad beschikt over significante bevoegdheden onder Hoofdstuk VII van het VN-Handvest en het oprichten van straftribunalen als subsidiaire organen is er in principe één van. In de *Tadic*-zaak voor het Joegoslaviëtribunaal werd dit weliswaar aangevochten door op te werpen dat het tribunaal ofwel door een verdrag, ofwel door amendering van het VN-Handvest gecreëerd had moeten worden, maar in beroep werd bevestigd dat artikel 39 van het VN-Handvest een zeer brede, discretionaire bevoegdheid impliceert en dat het oprichten van een judiciële instelling als een geldige maatregel kon worden gezien. De gepercipieerde legitimiteit van het tribunaal kan echter een probleem vormen: de Algemene Vergadering was initieel niet opgetogen met de oprichting van het Joegoslaviëtribunaal en maakte daarom geen budget vrij voor de werkzaamheden tijdens het eerste jaar (zie artikel 39 Handvest van de Verenigde Naties van 26 juni 1945, *United Nations Treaty Series* XVI, 1; Resolutie 827 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (25 mei 1993), *UN Doc. S/RES/827* (1993); Resolutie 955 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955* (1994); Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Tadic*, Decision on Defence Motion for Interlocutory Appeal on Jurisdiction, Case No. IT-94-1 (2 oktober 1995); Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 22 en 35; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 61-62).

tribunaal op basis van een overeenkomst met de VN naar het model van het *Special Court for Sierra Leone* of het *Special Tribunal for Lebanon*²⁶¹⁸ of de vervolgings- en berechttingsverantwoordelijkheid voor deze internationale misdaad toekennen aan een bestaand internationaal tribunaal zoals het Internationaal Strafhof of het Internationaal Zeerechttribunaal.²⁶¹⁹ Binnen de tweede categorie waren er twee mogelijkheden: de oprichting van een nieuw regionaal tribunaal door middel van een multilaterale overeenkomst²⁶²⁰ of het gebruik van een bestaande regionale rechtbank zoals het *African Court on Human and Peoples' Rights* in Tanzania²⁶²¹, maar het onderhandelen van een verdragsrechtelijke basis voor elk van deze alternatieven zou heel wat tijd in beslag nemen.

Binnen de derde categorie had men ten slotte de keuze tussen een extraterritoriale Somalische piraterijrechtbank in een omliggende regionale staat naar het voorbeeld van het *Lockerbie Court*²⁶²² of een gespecialiseerde piraterijkamer binnen de nationale jurisdictie van een regionale staat, beiden met of zonder betrokkenheid van de VN.²⁶²³ De creatie van een Somalische rechtbank, die met het oog op stabiliteit en veiligheid weliswaar niet op het grondgebied van het betrokken land gevestigd zou worden, had als voordeel dat Somalië op directe wijze betrokken zou worden bij de oplossing voor het piraterijvervolgingsprobleem, maar de onduidelijke toestand van de Somalische piraterijwetgeving en de ontoereikende judiciële capaciteiten van het land deden twijfels rijzen

²⁶¹⁸ Het internationaalrechtelijk principe van de universele jurisdictie inzake piraterij zou de rechtsbasis voor de bevoegdheid van een dergelijk tribunaal vormen, terwijl de werkingsregels en modaliteiten verder konden worden bepaald in de overeenkomst (zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 4-5 en 33-35; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 61).

²⁶¹⁹ Zie o.a. V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 71; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 59-64 en 76-81; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 12.

²⁶²⁰ Creatie van een regionaal piraterijtribunaal door middel van een multilaterale overeenkomst tussen de regionale staten was juridisch gezien behoorlijk eenvoudig, maar zou in de praktijk heel wat overleg en tijd vergen. De betrokkenheid van derde landen vormde bovendien een netelige kwestie: overdrachten van piraterijverdachten door landen die geen partij waren van het tribunaal lag moeilijk, maar ze integreren in het initiatief leek dan weer de kwalificatie als regionaal tribunaal teniet te doen (zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 4-5, 31-33 en 35-36; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 64).

²⁶²¹ Zie o.a. V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 71; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 59 en 64; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 12.

²⁶²² Dit tribunaal werd opgericht om twee Libiërs te berechten die beschuldigd werden van het opblazen van een vliegtuig boven Lockerbie (Schotland), resulterend in 259 doden. Libië weigerde de uitlevering van zijn staatsburgers omdat men meende dat deze geen eerlijk proces zouden krijgen in het Verenigd Koninkrijk of de Verenigde Staten, maar na het jarenlang ondergaan van strenge economische sancties van de VN-Veiligheidsraad ging men uiteindelijk overstag: de drie betrokken landen sloten een overeenkomst die voorzag in de oprichting van een specifieke rechtbank, die Schots recht toepaste en zich vestigde in een verlaten Amerikaanse luchtmachtbasis (*Camp Zeist*) in Nederland (zie Resolutie 748 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 maart 1992), *UN Doc. S/RES/748* (1992); M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 351-352; D. R. ANDREWS, "A Thorn on the Tulip – A Scottish Trial in the Netherlands: The Story Behind the Lockerbie Trial", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2004, 308; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 72).

²⁶²³ Betrokkenheid van de Verenigde Naties zou wel inhouden dat er door de VN geselecteerde rechters en aanklagers werden aangesteld, waardoor het in tegenstelling tot het *Lockerbie Court* als een geïnternationaliseerde nationale rechtbank zou moeten worden aangemerkt (zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 170-173; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 71; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 351; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 72; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 12-13).

omtrent de haalbaarheid.²⁶²⁴ Een gespecialiseerde piraterijkamer in een regionale staat, met financiële en technische ondersteuning van de internationale gemeenschap en betrokkenheid van de VN, zou op zijn beurt het voorbeeld kunnen volgen van de *Bosnia War Crimes Chamber* en werd door de *Contact Group* reeds aangeduid als het meest haalbare model: dergelijke constructie zou binnen de nationale rechtsorde van de betrokken staat vallen, maar met door de VN geselecteerde rechters functioneren en door middel van toezicht door de VN de naleving van de mensenrechten en het recht op een eerlijk proces garanderen.²⁶²⁵ Voor het toepasselijk recht zou worden teruggegrepen naar de nationale wetgeving van de gaststaat, in samenhang met het internationaalrechtelijk principe van de universele jurisdictie inzake piraterij. Grote juridische problemen leken zich dus niet onmiddellijk te stellen, maar het opzetten van een gespecialiseerde piraterijkamer zou wel een sterk engagement van de betrokken staat vergen. Los daarvan kon deze oplossing enkel worden doorgevoerd indien het nationaal rechtstelsel aan de internationale standaarden voldeed of in die zin werd hervormd en de verhouding met de hogere gerechtshoven moest ook vooraf bepaald worden. Ten slotte moet nog vermeld worden dat naast de hiervoor beschreven mogelijkheden uiteraard ook de optie werd onderzocht om de bestaande nationale rechtbanken, gerelateerde instellingen en judiciële capaciteiten aan te sterken, iets waar men zich toen al mee bezig hield en zijn vruchten leek af te werpen.²⁶²⁶

Over het algemeen werd redelijk snel aangenomen dat een bevoegdheidsuitbreiding van het Internationaal Strafhof, het Internationaal Zeerechttribunaal of het *African Court on Human and Peoples' Rights* geen attractieve oplossing was: elk van deze organen is namelijk gebaseerd op een verdrag, waardoor een eventuele bevoegdheidsuitbreiding zeer lange en moeilijke verdragsonderhandelingen zou inhouden.²⁶²⁷ Daarenboven zijn noch het Internationaal Zeerechttribunaal, noch het *African Court on Human and Peoples' Rights* straftribunalen en zouden ze op dat vlak dus de nodige ervaring en knowhow missen. Hoewel verschillende analisten ervan overtuigd waren dat een internationale rechtbank de meest doeltreffende optie was, gelet op het internationaal karakter en de globale impact van piraterij en de ontoereikende vervolgingscapaciteiten van de getroffen staten, schreef de VN ook al snel de mogelijke oprichting van een nieuw internationaal tribunaal volgens hoofdstuk VII van het VN-Handvest af, aangezien men dit geen gepaste en kostenefficiënte oplossing achtte.²⁶²⁸

3.1.3 Lang Report

Na een navolgend debat over de kwestie binnen de VN-Veiligheidsraad benoemde Secretaris-Generaal Ban Ki-Moon in augustus 2010 voormalig Frans minister Jack Lang als *UN Special Adviser on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia* en gaf hem de opdracht om een nieuwe, diepgaande studie te maken.²⁶²⁹ In het resulterend rapport van januari 2011 werd de

²⁶²⁴ Zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 353-354; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 73; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 12.

²⁶²⁵ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 61 en 73; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

²⁶²⁶ Zie o.a. V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 70-71; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 73; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

²⁶²⁷ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 64; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

²⁶²⁸ *Infra* V.3.3.2.

²⁶²⁹ Zie Letter dated 25 August 2010 from the Secretary-General addressed to the President of the Security Council (25 augustus 2010), *UN Doc. S/2010/451* (2010); T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and

besluiteloosheid van de VN-Veiligheidsraad gehekelde en hamerde men op een dringende aanpak van de straffeloosheid: Jack Lang identificeerde verschillende pijnpunten die aan de zeven opties van de Secretaris-Generaal vasthingen en formuleerde 25 aanbevelingen.²⁶³⁰ Hoewel de ontwikkeling van het Somalisch juridisch bestel de belangrijkste krachtlijn bleef, verhinderde het capaciteitsgebrek helaas om zowel doorgedreven hervormingen als snelle resultaten te realiseren en moesten alternatieven worden gezocht: om het wijdverspreid geweld en de ongebreidelde chaos in het zuiden van Somalië te ontwijken bleek het document een juridisch systeem met twee gespecialiseerde instanties in de stabiele noordelijke regio's Puntland en Somaliland en een extraterritoriale Somalische rechtbank in buurland Tanzania als beste optie aan te duiden.²⁶³¹ De geschatte kost voor de oprichting en functionering van de drie rechtbanken over een periode van drie jaar, inclusief de daaraan gerelateerde uitgaven voor de bouw en werking van de nodige penitentiaire faciliteiten en de vereiste wetshervormingen, werd op ongeveer 25 miljoen dollar geschat.²⁶³²

Substantiële internationale betrokkenheid in de vorm van onder meer financiering en technische ondersteuning zou nodig zijn: de gespecialiseerde piraterijrechtbanken in Puntland en Somaliland moesten helpen om het piraterijprobleem te bedwingen en de juridische capaciteiten in Somalië te stimuleren, terwijl de rechtbank in Arusha als draaischijf zou werken voor regionale en internationale steun.²⁶³³ De extraterritoriale rechtbank zou Somalische rechters gebruiken, Somalisch recht toepassen en in de Somalische taal functioneren, waardoor het politiek en juridisch te verantwoorden viel en de juridische ontwikkeling in Somalië ten goede zou komen: er zou gebruik gemaakt worden van de infrastructuur van het *International Criminal Tribunal for Rwanda (ICTR)*²⁶³⁴ in Arusha, waardoor het snel en goedkoop kon worden opgezet, en door de werkzaamheden te baseren op *ad hoc*-overeenkomsten zou er voldoende flexibiliteit zijn.²⁶³⁵ Opleiding en steun zou worden verstrekt door internationale rechters en juristen en de bedoeling was om de extraterritoriale rechtbank op termijn naar Mogadishu te verplaatsen, wanneer de veiligheidssituatie

Human Rights", 125; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 43; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

²⁶³⁰ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011); T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 125; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 43; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 351; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

²⁶³¹ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 38; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 125; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 42; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 351; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 43-44; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

²⁶³² Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 43-44.

²⁶³³ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 39-40; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

²⁶³⁴ Website: unictr.unmict.org.

²⁶³⁵ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 39-40; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 42; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 351; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 73; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

en de plaatselijke capaciteiten dit toelieten.²⁶³⁶ Het voorgesteld judicieel systeem zou de versnippering van berechtingsfora een halt toeroepen en meer duidelijkheid creëren voor de vlaggenstaten van aanhoudende oorlogsschepen, met een uniforme en gepaste behandeling van piraterijverdachten tot gevolg. De rechtbanken in Puntland en Tanzania zouden initieel wel voorrang genieten, aangezien de beoogde instantie in Somaliland op basis van de plaatselijke wetgeving geen universele jurisdictie zou kunnen uitoefenen.²⁶³⁷

Om de beoogde extraterritoriale Somalische rechtbank mogelijk te maken, zouden in principe drie overeenkomsten moeten worden gesloten: een overeenkomst tussen Somalië en Tanzania om de oprichting van de rechtbank op het grondgebied van laatstgenoemde staat toe te laten en duidelijke afspraken te maken omtrent de verantwoordelijkheden van de respectieve landen²⁶³⁸, een overeenkomst tussen Somalië, Tanzania en de Verenigde Naties om de ondersteuningsactiviteiten van de VN te reguleren²⁶³⁹ en ten slotte overeenkomsten tussen Somalië, Tanzania en de aanhoudende staten om de overdracht van piraterijverdachten te faciliteren.²⁶⁴⁰ Consultaties tussen verschillende overheden zouden dus vereist zijn en daarnaast zouden de betrokken staten ook een wettelijke basis moeten voorzien in hun eigen rechtsorde: Somalië zou onder meer wetsbepalingen moeten invoeren om de oprichting van de extraterritoriale rechtbank te autoriseren²⁶⁴¹ en de extraterritoriale uitoefening van onderzoeksbevoegdheden door Somalische ambtenaren mogelijk te maken, aangezien de praktijk aantoonde dat de regionale landen die in piraterijvervolg ing voorzien vaak nog aan de slag moeten met het via derde landen verkregen bewijsmateriaal vooraleer de berechting kan plaatsvinden, en Tanzania zou op zijn beurt de oprichting en functionering van een

²⁶³⁶ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 39 en 41.

²⁶³⁷ *Supra* III.2.2.4.3.

²⁶³⁸ Zo zouden onder meer regelingen moeten worden getroffen met betrekking tot de samenwerking tussen de betrokken staten, de uitoefening van Somalische jurisdictie binnen een strikt bepaalde zone op Tanzaniaans grondgebied, het transport van piraterijverdachten en de verdeling van de kosten (zie o.a. Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 40; Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 18; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 73).

²⁶³⁹ Op basis van een mandaat van de VN-Veiligheidsraad zou de Secretaris-Generaal de draagwijdte van de medewerking van VN-ambtenaren moeten onderhandelen en onder meer garanderen dat de berechtingen volgens internationale standaarden verlopen (zie o.a. Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 40-41; Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 19).

²⁶⁴⁰ Dergelijke overdrachtsovereenkomsten, die voortbouwend op precedenten de nodige mensenrechtelijke garanties zouden bevatten omtrent de hechtenisoverdracht, behandeling en berechting van piraterijverdachten, zouden in bepaalde gevallen wel problematisch kunnen zijn, aangezien de Somalische regering niet door alle landen erkend wordt (zie o.a. Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 41; Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 9; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 73; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 45).

²⁶⁴¹ Hetzelfde geldt voor de gespecialiseerde piraterijrechtbanken op Somalisch grondgebied: ook hiervoor zou een wettelijke basis moeten worden ontwikkeld, die desgevallend dient te worden afgetoetst aan de grondwet (zie o.a. Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 4).

Somalische rechtbank en de gerelateerde VN-ondersteuning op zijn grondgebied moeten rechtvaardigen.²⁶⁴²

De Somalische wetgeving, bestaande uit een onoverzichtelijk amalgaam van Britse *common law*, Italiaans recht, *sharia* en lokaal gewoonterecht, leek echter ontoereikend om efficiënte piraterijvervolgung te bewerkstelligen en Jack Lang concludeerde dat er op dat vlak nog wat werk aan de winkel was: met internationale steun moest er een adequaat wettelijk kader gecreëerd worden en de rechters en aanklagers dienden getraind te worden om deze nieuwe wetgeving correct toe te passen.²⁶⁴³ Zolang er geen wetgevend kader was dat vervolging, berechting en opsluiting van piraten overeenkomstig de internationale standaarden garandeerde, was het immers niet opportuun om Somalië hiervoor in te schakelen en zouden derde landen niet toestemmen met overdrachten van piraterijverdachten.

3.1.4 Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts

Na het zogenaamde Lang-rapport volgde in april 2011 een nieuwe resolutie van de VN-Veiligheidsraad²⁶⁴⁴, dat op zijn beurt aanleiding gaf tot een nieuw verslag van de Secretaris-Generaal omtrent gespecialiseerde piraterijrechtbanken in Somalië en andere regionale staten.²⁶⁴⁵ Dat verslag van juni 2011 stelde een tweeledige piraterijvervolgingsstrategie voor: doorgedreven judiciële capaciteitsuitbouw in Somalië en de omliggende landen en aanvulling van deze plaatselijke inspanningen door de oprichting van een extraterritoriale Somalische piraterijrechtbank in de regio.²⁶⁴⁶ Met betrekking tot de oprichting van de gespecialiseerde extraterritoriale rechtbank vermeldde de Secretaris-Generaal wel dat het juridisch niet zo makkelijk zou zijn²⁶⁴⁷ en heersten er nog twijfels omtrent de focus en bevoegdheid van een dergelijk tribunaal: zou het de bedoeling zijn om in bulkvervolgung van grote hoeveelheden ‘kleine vissen’ te voorzien, was de berechting van een

²⁶⁴² Zie o.a. Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 18; M. P. SCHARF, “Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?”, 352; S. L. HODGKINSON, “The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes”, 42; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 72-73.

²⁶⁴³ In het Lang-rapport werd onder meer benadrukt dat er nog verschillende stukken ontbraken om de wetgevende puzzel te vervolledigen: specifieke piraterijwetgeving, wetgeving omtrent de vervolging en berechting van minderjarigen, wetgeving inzake de overdracht van veroordeelde Somalische piraten naar hun thuisland voor het uitzitten van hun straf en een wet die menswaardige opsluiting en gerelateerd toezicht waarborgde, waren meer dan wenselijk (zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 34-36 en 39; M. P. SCHARF, “Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?”, 353-354; D. R. ANDREWS, “A Thorn on the Tulip – A Scottish Trial in the Netherlands: The Story Behind the Lockerbie Trial”, *Case Western Reserve Journal of International Law* 2004, 308; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 72-73).

²⁶⁴⁴ Zie Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2010); M. P. SCHARF, “Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?”, 351; T. TREVES en C. PITEA, “Piracy, International Law and Human Rights”, 126; A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 44; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 13.

²⁶⁴⁵ Zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011); K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 13-14.

²⁶⁴⁶ Zie M. P. SCHARF, “Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?”, 354-355; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 13.

²⁶⁴⁷ Zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 16-19; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 72-73; A. D. DJAMA, “The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia”, 47-48.

kleiner aantal kopstukken en financiers het oogmerk of zouden beide ambities nagestreefd worden?²⁶⁴⁸ Het werd in elk geval algemeen aangenomen dat verbeterde informatie-uitwisseling en onderzoek naar het achterliggend piraterijnetwerk een goede en kostenefficiënte strategische keuze zou zijn om de toenmalige piraterijvervolgning naar een hoger niveau te tillen.

Terwijl de discussies werden voortgezet, werd wel duidelijk dat geen van de regionale staten happig was om een gespecialiseerde piraterijrechtbank op hun grondgebied toe te laten: enkel Tanzania stond open om in te kijken of de faciliteiten van het *International Criminal Tribunal for Rwanda* daarvoor konden worden gebruikt.²⁶⁴⁹ Enkele andere praktische bezwaren zorgden ook voor dalende interesse van de internationale gemeenschap in de gesuggereerde extraterritoriale Somalische piraterijrechtbank. Een prominent obstakel betrof het gebrek aan bekwame Somalische rechters, ervaren aanklagers en competente verdedigingsadvocaten, waardoor verregaande internationale ondersteuning noodzakelijk bleek.²⁶⁵⁰ Daarnaast konden de complexe positie van de extraterritoriale rechtbank binnen de Somalische rechtsorde in geval van beroepsprocedures en het risico op dubbele standaarden binnen eenzelfde rechtsorde ook als problematische kwesties gezien worden.²⁶⁵¹ Beveiliging vormde eveneens een potentieel pijnpunt: de infrastructuur van het *International Criminal Tribunal for Rwanda* mocht dan wel over alle moderne faciliteiten beschikken om prominente internationale strafzaken te behandelen²⁶⁵², maar het diende opgemerkt te worden dat de Rwandese beklaagden geen deel uitmaakten van een goed georganiseerd, duchtig gefinancierd misdaadsyndicaat met vermeende banden met terroristische groeperingen.²⁶⁵³

Een ander probleem was het kostenplaatje: Somalië beschikt allerm minst over de nodige financiële middelen om een dergelijk tribunaal op te richten en succesvol te laten functioneren.²⁶⁵⁴ Financiering door de internationale gemeenschap zou uiteraard worden aangeboden, met een zekere internationale controle en zeggenschap over de werking van de rechtbank tot gevolg, maar dit kon ervoor zorgen dat men moest snoeien in de ondersteuning van de nationale rechtbanken in de regionale staten, wat volgens velen een grotere meerwaarde betekende en dus prioriteit genoot. Een laatste bezorgdheid betrof de capaciteit: men mocht dan wel beogen om de extraterritoriale rechtbank voornamelijk te laten focussen op de vervolging en berechting van kopstukken en

²⁶⁴⁸ De inschatting dat de rechtbanken in Puntland en Somaliland tegen midden 2014 in staat zouden zijn om piraterijberechtingen volgens de internationale standaarden te voeren, gold immers enkel voor simpele processen tegen uitvoerende pionnen (zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 3 en 26; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13-14).

²⁶⁴⁹ Zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 15; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 14.

²⁶⁵⁰ Zie o.a. Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), Annex III; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 353.

²⁶⁵¹ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 73.

²⁶⁵² In dat opzicht zou het een veel soepelere omschakeling moeten zijn dan de kostelijke aanpassing en ingebruikname van *Camp Zeist* voor het *Lockerbie Court* (zie noot 2622).

²⁶⁵³ Zie o.a. M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 354.

²⁶⁵⁴ Ter illustratie: het *Lockerbie Court* kostte het Verenigd Koninkrijk handenvol geld en de negen maand durende berechting van de twee Libische beklaagden bleek de duurste strafprocedure in de geschiedenis van het land (zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 354).

financiers, maar zelfs deze afgebakende doelstelling kon volgens sommigen te ambitieus blijken.²⁶⁵⁵ Rekening houdend met de ervaringen van gelijkaardige tribunalen in het verleden leek het immers onrealistisch om tijdens de levensduur van de extraterritoriale rechtbank meer dan een paar tientallen grote zaken te behandelen, maar er opereerden veel meer piratenleiders dan dat achter de schermen en bij het blootleggen van het financieel netwerk zou het aantal aanklachten zeer hoog oplopen.²⁶⁵⁶ Alles hing natuurlijk af van de nagestreefde strategie en de precieze jurisdictiebegrenzing van het tribunaal, maar velen waren sceptisch over het nut van een extraterritoriale Somalische piraterijrechtbank.

3.1.5 Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region

In oktober 2011 volgde nog een resolutie van de VN-Veiligheidsraad die opdracht gaf tot het opmaken van een nieuw rapport omtrent het thema.²⁶⁵⁷ Het resulterend verslag werd begin 2012 gepubliceerd: men bleef trouw aan de eerdere voorstellen en probeerde via overleg met de Somalische overheid tot een oplossing te komen, maar dit leidde niet tot de beoogde resultaten.²⁶⁵⁸ Gelet op de onwil van de Somalische instanties, die zowel op federaal vlak als op niveau van de deelstaten duidelijk maakten dat ze tegen het concept van een extraterritoriale Somalische rechtbank waren wegens de vereiste wets- en grondwetswijzigingen, en de weigerachtigheid bij de buurlanden leek het project weinig kans op slagen te hebben.²⁶⁵⁹ Navolgende resoluties herhaalden nog even deze oproep²⁶⁶⁰, maar de VN-Veiligheidsraad zag gaandeweg in dat de grote politieke tegenstand het voorstel onhaalbaar maakte: alle verwijzingen naar een extraterritoriale Somalische rechtbank verdwenen in Resolutie 2184, die enkel melding maakte van door de internationale gemeenschap ondersteunde piraterijrechtbanken op Somalisch grondgebied.²⁶⁶¹ De Somalische overheid en de autoriteiten van de deelstaten waren echter evenmin voorstander van dergelijke gespecialiseerde rechtbanken en prefereerden een versterking van de bestaande judiciële structuren en instanties.²⁶⁶²

²⁶⁵⁵ Zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 354.

²⁶⁵⁶ Volgens bepaalde schattingen zouden er ongeveer 50 hooggeplaatste piratenleiders de scepter zwaaien en daaronder nog eens 300 belangrijke kopstukken ressorteren (zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 27; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 354).

²⁶⁵⁷ Zie Resolutie 2015 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (24 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2015* (2011).

²⁶⁵⁸ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012); V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 71; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 126; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 75-76.

²⁶⁵⁹ Zie o.a. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 13; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 42; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 126.

²⁶⁶⁰ Zie Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011); Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 383; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 71.

²⁶⁶¹ Zie Resolutie 2184 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (12 november 2014), *UN Doc. S/RES/2184* (2014); T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 126.

²⁶⁶² Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 44.

Samenvattend kan gesteld worden dat verschillende nationale rechtbanken in de regio piraterijzaken behandelden, maar dat er geen radicale veranderingen werden doorgevoerd: er werd geen internationale, regionale of extraterritoriale Somalische piraterijrechtbank opgericht en de internationale gemeenschap voorzag ook niet onmiddellijk in de creatie van gespecialiseerde rechtbanken binnen de nationale rechtsordes van de betrokken landen.²⁶⁶³ Verschillende resoluties van de VN-Veiligheidsraad bleven het idee van internationaal ondersteunde piraterijrechtbanken in Somalië en de omliggende landen promoten, maar kregen weinig navolging en milderden daarom steeds meer hun bewoordingen en ambities.²⁶⁶⁴ De meerderheid bleef ervan overtuigd dat de algemene nationale rechtbanken de belangrijkste actoren bleven: de door praktische moeilijkheden geteisterde oprichting van een gespecialiseerde internationale of extraterritoriale Somalische rechtbank zou geen soelaas bieden om het hoofd te bieden aan de grootschalige piraterijproblematiek en het aansterken van de nationale judiciële instellingen en capaciteiten leek dus de beste optie om efficiënte en duurzame resultaten te boeken.²⁶⁶⁵ Somalië en de overige regionale landen die zich actief mengden in de piraterijvervolgning hadden zeker baat bij judiciële en penitentiaire capaciteitsuitbouw om adequate vervolging en bestraffing mogelijk te maken.²⁶⁶⁶

3.2 Regionaal vervolgingsmodel

3.2.1 Algemeen

De voorstellen met betrekking tot een Somalische extraterritoriale rechtbank of gespecialiseerde piraterijtribunalen werden uiteindelijk aan de kant geschoven door de Somalische autoriteiten, waarop de Verenigde Staten, mede ingegeven door juridische, financiële en veiligheidsgerelateerde bezorgdheid, zich ook tegen het concept keerden.²⁶⁶⁷ Men liet deze ideeën daarom voorlopig varen en de nadruk werd gelegd op het ondersteunen van de nationale judiciële instanties met het oog op het vergroten van de vervolgings- en berechtingscapaciteit: de Verenigde Naties ontwikkelden een coherent kader dat financiële steun en specifieke maatregelen voorzag om de belangrijkste componenten van de strafrechtelijke procedure optimaal te laten functioneren.²⁶⁶⁸ Er gingen namelijk verschillende voordelen gepaard met het regionaal vervolgingsmodel (*regional prosecution model*), waarbij vervolging en berechting via nationale instanties van de regionale staten bewerkstelligd werd. Eerst en vooral kon het systeem heel snel en kostenefficiënt opgezet worden: in

²⁶⁶³ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 14.

²⁶⁶⁴ Zie o.a. Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011); Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013); Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 383-384; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 64.

²⁶⁶⁵ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 72.

²⁶⁶⁶ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 133-134; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 73-74.

²⁶⁶⁷ De andere aanbevelingen van het Lang-rapport werden grotendeels opgevolgd en betroffen onder meer de bredere strafbaarstelling van piraterij, het verhoren van getuigen en verdachten op afstand via videolink, het overplaatsen van veroordeelde piraten naar Somalische gevangenissen en het uitbouwen van de penitentiaire capaciteit in de regionale staten (zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011)).

²⁶⁶⁸ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 133-134; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 88-89.

tegenstelling tot het creëren van gespecialiseerde rechtbanken diende namelijk niet in nieuwe instanties, oprichtingswetgeving of dure opleiding te worden voorzien.²⁶⁶⁹ De financiële steun aan de betrokken staten via het *Counter Piracy Programme* stond in schril contrast met de som die aan gespecialiseerde piraterijrechtbanken zou moeten worden uitgegeven en de grote economische en menselijke kost rechtvaardigden in elk geval significante inspanningen om dit globaal misdaadfenomeen een halt toe te roepen.²⁶⁷⁰

Het regionaal vervolgingsmodel betrof bovendien een bewuste, pragmatische strategie van de internationale gemeenschap: er werd uitgebreide aandacht besteed aan de naleving van de mensenrechten en het recht op een eerlijk proces, waardoor deze cruciale standaarden ook bij vervolging en bestraffing door de regionale staten werden aangehouden.²⁶⁷¹ Ten slotte moet worden opgemerkt dat het regionaal vervolgingsmodel geleidelijk aan grote verbeteringen aanbracht in de nationale rechtsordes en dat deze zich niet uitsluitend beperkten tot de noden die met piraterijvervolging gepaard gingen: op termijn konden er broodnodige hervormingen van de judiciële werking en adequate versterkingen van de vervolgingscapaciteiten waargenomen worden in de betrokken landen.²⁶⁷² De talrijke praktische optimalisaties, gaande van gemoderniseerde rechtbanken, penitentiaire infrastructuur, gespecialiseerde onderzoeksteams, nieuwe radiosystemen voor politiepersoneel, geautomatiseerde vingerafdrukidentificatie en administratieve systemen voor het organiseren van rechtszaken, tot nieuwe politievoertuigen, wetgevende hervormingen, training van uiteenlopend overheidspersoneel en nieuwe gebouwen voor politie en kustwacht, zouden in de toekomst ongetwijfeld bijdragen tot de bestrijding van allerlei criminaliteit in de regio.²⁶⁷³ De

²⁶⁶⁹ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 154; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 241.

²⁶⁷⁰ Volgens een voorzichtige schatting werd de kost voor gespecialiseerde rechtbanken op 25 miljoen dollar over een periode van drie jaar begroot, terwijl de steun van de UNODC rond de 9 miljoen dollar of minder dan 30.000 dollar per vervolgde verdachte draaide. Deze som contrasteerde ook enorm met de gemiddelde kost van ongeveer 246.000 dollar voor één piraterijvervolging in Europa en stelde niets voor in vergelijking met de totale uitgaven voor marinepatrouilles, die in 2011 1,9 miljard dollar bedroegen (zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), UN Doc. S/2011/30/Annex (2011), 43-44; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 154; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 76; OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 1; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 6; A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 3).

²⁶⁷¹ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), UN Doc. S/2011/30/Annex (2011), 37; Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), UN Doc. S/2012/783 (2012), 18; In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute pirates, UNODC juni 2013, 20; A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 3.

²⁶⁷² Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), UN Doc. S/2011/30/Annex (2011), 39; A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 3-4; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43, 46 en 48-49; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 150-151; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 241.

²⁶⁷³ Zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), UN Doc. S/2012/783 (2012), 12-15; In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute

Verenigde Naties waren ervan overtuigd dat dergelijke investeringen in de regionale staten essentieel waren en achtten het mogelijk dat Somalië, Kenia, de Seychellen, Mauritius en Tanzania mits verdere ondersteuning samen jaarlijks 125 piraterijzaken en grofweg 1250 piraterijverdachten zouden kunnen berechten volgens de internationaalrechtelijke standaarden, wat een enorme meerwaarde zou betekenen en de geaccumuleerde globale piraterijvervolgingsresultaten zou overtreffen.²⁶⁷⁴ De internationale gemeenschap leek dan ook vastberaden om daar vol op in te zetten: loutere implementatie van het internationaal recht volstond immers niet en er dienden ook gezamenlijke inspanningen te worden geleverd bij de uitbouw van de plaatselijke rechtshandhaving en judiciële capaciteit.²⁶⁷⁵

3.2.2 Piracy Prisoner Transfer Programme

Eén van de voornaamste focuspunten binnen de strategie was het uitbouwen van de gevangenis capaciteit, aangezien dit al enige tijd één van de hardnekkigste *bottlenecks* betrof.²⁶⁷⁶ De UNODC probeerde daar via het *Piracy Prisoner Transfer Programme* aan te werken door vooral de penitentiaire capaciteit in Somalië te verhogen, zodat veroordeelde Somalische piraten hun straf in eigen land konden uitzitten en de druk op de vervolgende staten zo verlaagd werd.²⁶⁷⁷ In de stabiele noordelijke regio's Somaliland en Puntland, waar de meeste piraten oorspronkelijk van afkomstig zijn, werden nieuwe, met de internationale standaarden corresponderende gevangenissen gebouwd en het project werd sterk ondersteund door de lidstaten.²⁶⁷⁸ Naast het bouwen van de nodige infrastructuur en het opleiden van relevant personeel leverde de UNODC ook inspanningen door

pirates, UNODC juni 2013, vii-ix; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 43, 46 en 48-49; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 151; M. V. VLASIC e.a., "The Use of Force by Private Parties against Suspected Pirates", 133-134; A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 4.

²⁶⁷⁴ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 37.

²⁶⁷⁵ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 88-89.

²⁶⁷⁶ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166 en 168-169; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 202-203; "Seychelles refuse to take Somali pirates held by Danes", Reuters, 18 januari 2012; "Seychelles Pleads for End to Pirate Prisoner Overcrowding", Mail & Guardian, 5 maart 2012; "Britain's Anti-Piracy 'Conveyor Belt' Stretches from Somalia to Seychelles and Back", The Telegraph, 21 februari 2012.

²⁶⁷⁷ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 36; Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 13-14; In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute pirates, UNODC juni 2013; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 168-169; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 202-203; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 50-51; "UNODC Factsheet: Detention and Transfer Programme", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/piracy-prisoner-transfer-programme.html> (geraadpleegd op 21 augustus 2017).

²⁶⁷⁸ Het Verenigd Koninkrijk wees maar liefst 3,56 miljoen dollar toe aan het *Counter Piracy Programme* van de UNODC en het grootste deel daarvan werd besteed aan de bouw van nieuwe penitentiaire infrastructuur in Puntland (zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 168-169; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 202-203; "Britain earmarks \$3.56 for anti-piracy", Maritime Security Review, 24 januari 2013).

overdrachtsovereenkomsten te faciliteren.²⁶⁷⁹ Gelet op de fundamentele strafrechtelijke principes en de bestaande internationale praktijk, waren de basisvoorwaarden voor de overdracht van veroordeelde misdadigers naar een andere staat duidelijk: het vonnis waarin de persoon werd veroordeeld moet definitief zijn, er moet nog een minimumtermijn van de straf resteren op het ogenblik van de aanvraag, er moet sprake zijn van dubbele strafbaarheid, de veroordeelde persoon moet een band hebben met het land waarnaar hij getransfereerd werd, beide staten en de persoon in kwestie moeten akkoord gaan met de overplaatsing en de mensenrechten van de betrokkene moeten gewaarborgd kunnen worden in de ontvangende staat.²⁶⁸⁰ Er werd daarom ook juridische ondersteuning aangeboden aan Somaliland en Puntland om via wetshervormingen de nodige garanties in te bouwen: onder meer strafwetgeving die piraterij criminaliseert, wetgeving inzake overdracht van veroordeelde gevangenen en gevangeniswetgeving moesten ontwikkeld worden.²⁶⁸¹

In maart 2012 realiseerde het *Piracy Prisoner Transfer Programme* de eerste overdracht van gevangenen, die vrijwillig van de Seychellen naar Somaliland verhuisden²⁶⁸², en er volgden daarna nog verschillende transfers naar gevangenissen in Somaliland en Puntland.²⁶⁸³ Puntland en Somaliland sloten eerder immers een *memorandum of understanding* met de Seychellen, dat voortbouwend op een overeenkomst met de *Transitional Federal Government* afspraken vastlegde omtrent de overdracht van veroordeelde piraten naar de Somalische autonome regio's: naast mensenrechtelijke garanties inzake de opsluiting en behandeling van de veroordeelden werd het regelgevend en procedureel kader voor de beoordeling van dergelijke overdrachten uitgetekend, maar elke zaak werd op *case-by-case*-basis behandeld en er bestond geen verplichting om de overplaatsing van alle in de Seychellen veroordeelde piraten te aanvaarden.²⁶⁸⁴

²⁶⁷⁹ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166 en 168-169; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 202-203; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 50-51; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 30-31; Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2014; "UNODC Factsheet: Detention and Transfer Programme", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/piracy-prisoner-transfer-programme.html> (geraadpleegd op 21 augustus 2017).

²⁶⁸⁰ Zie Handbook on the International Transfer of Sentenced Persons, UNODC augustus 2012, 25-42; "UNODC Factsheet: Detention and Transfer Programme", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/piracy-prisoner-transfer-programme.html> (geraadpleegd op 21 augustus 2017).

²⁶⁸¹ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166; Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2014; "UNODC Factsheet: Detention and Transfer Programme", <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/piracy-prisoner-transfer-programme.html> (geraadpleegd op 21 augustus 2017).

²⁶⁸² Somalische piraterijveroordeelden werden door middel van chartervluchten van de Montagne Posseé-gevangenis in de Seychellen overgebracht naar een penitentiair complex in Hargeisa (zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 169; D. GUILFOYLE, *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2013, 199; "Inside Somaliland's pirate prison, the jail that no country wants", *The Guardian*, 23 augustus 2012).

²⁶⁸³ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 169; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 203; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", i; "Transfer of Somali Prisoners From Seychelles To Somaliland and Puntland", *The Maritime Executive*, 4 december 2012; "Somalia – Seychelles to 'Transfer 11 Convicted Pirates to Puntland Prisons'", Neptune Security Group, 27 september 2013; "9 Somali piracy convicts transferred to Puntland in Somalia", Seychelles News Agency, 30 maart 2014.

²⁶⁸⁴ Zie o.a. Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 9; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 203; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 169.

Gelijkaardige akkoorden werden gesloten met Kenia en Mauritius, waardoor veroordeelde Somalische piraten ook vanuit deze landen naar hun thuisland konden worden overgeplaatst.²⁶⁸⁵ Het was de bedoeling om de zwaktes van het Somalisch juridisch bestel voorlopig te ontwijken, zonder de mogelijkheid van opsluiting in eigen land te ontnemen en anticiperend op het gebrek aan penitentiaire capaciteit in de andere staten.²⁶⁸⁶ Vooral voor kleine eilandstaten zoals de Seychellen en Mauritius waren dergelijke overeenkomsten vitaal, aangezien het anders meer dan waarschijnlijk was dat toekomstige overdrachten van piraterijverdachten geweigerd moesten worden wegens een gebrek aan gevangenisruimte.²⁶⁸⁷ Het succes van het repatriëringsprogramma op lange termijn bleef uiteraard een vraagteken: er heersten aanvankelijk twijfels, aangezien men vreesde dat banden met machtige clans en criminele netwerken in hun thuisland zouden resulteren in ondersteuning en eventuele ontsnapping van Somalische piraten, maar deze bedenkingen werden snel tenietgedaan door de hoge beveiligingsgraad in de door de *UNODC* gebouwde of gerenoveerde gevangenissen.²⁶⁸⁸ Het dient tevens benadrukt te worden dat dit project slechts een tussenstap betrof: rechtvaardige en efficiënte berechting in Somalië bleef het ultieme streefdoel.²⁶⁸⁹ De redenering achter de strategie hield in elk geval steek: veel staten waren weigerachtig om piraten te vervolgen wegens de financiële last en capaciteitsproblemen die daarmee gepaard konden gaan, maar nu opsluiting van Somalische piraten in hun thuisland mogelijk werd door de bouw van moderne gevangenissen en het opzetten van een efficiënt overdrachtsregime, diende er alvast in mindere mate rekening te worden gehouden met de kost van een lange gevangenisstraf of de kans op een asielaanvraag.²⁶⁹⁰ Het financiële risico van een succesvolle vervolging werd met andere woorden significant verlaagd en dit speelde zeker een rol bij de afweging van landen om piraten al dan niet te vervolgen.

3.2.3 Problemen in Kenia

Ondanks de uiteenlopende maatregelen verliep de vervolging van piraterijverdachten in de regio niet altijd van een leien dakje.²⁶⁹¹ Kenia, dat lang als het piraterijforum bij uitstek werd beschouwd en samen met de Seychellen de belangrijkste inspanningen op vlak van piraterijvervolging leverde²⁶⁹²,

²⁶⁸⁵ Zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 13-14; M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012.

²⁶⁸⁶ Zoals reeds werd besproken, werkte de internationale gemeenschap eveneens aan de uitbouw van de gevangenisruimte in de Seychellen, Kenia, Tanzania en Mauritius, zodat de betrokken landen over wat ademruimte beschikten en niet volledig afhankelijk waren van de aangehaalde overdrachtsovereenkomsten (zie o.a. M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 203).

²⁶⁸⁷ Zie o.a. M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012; "Seychelles Pleads for End to Pirate Prisoner Overcrowding", *Mail & Guardian*, 5 maart 2012.

²⁶⁸⁸ Een illustratie: Al Shabaab voerde in november 2013 een stevige aanval uit op een recent gerenoveerde gevangenis in Puntland, maar door krachtdadige acties van de verdedigingsstroepen konden geen gevangenen ontsnappen (zie "Contact Group on Piracy", *Maritime Security Review*, 27 december 2013).

²⁶⁸⁹ Zie In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute pirates, *UNODC* juni 2013, vi; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 166.

²⁶⁹⁰ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 49.

²⁶⁹¹ Zie o.a. T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 125; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 174-178.

²⁶⁹² Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 383; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 163; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 301; O. AMBANI, "Prosecuting Piracy in

kreeg veel tegenkanting te verwerken: in 2011 stelden critici dat Kenia niet over de capaciteiten beschikte om een eerlijk proces en de fundamentele rechten van verdediging te garanderen aan piraterijverdachten en de nodige communicatiefaciliteiten om piraterijverdachten in contact te stellen met hun familieleden bleken daarnaast te ontbreken.²⁶⁹³ De kritiek zwelde aan: er werd verwezen naar overmatige gerechtelijke vertraging, langdurige detenties en slechte opsluitingsomstandigheden om te bewijzen dat Kenia zijn internationaalrechtelijke verplichtingen niet nakwam. Duitse advocaten gingen zelfs zo ver om een rechtszaak aan te spannen ten behoeve van piraterijverdachten die in Kenia werden vervolgd, aangezien een eerlijk proces volgens hen onmogelijk was wegens de afwezigheid van het vermoeden van onschuld.²⁶⁹⁴

Los van deze beschuldigingen bezweek het land bovendien onder de druk: Kenia gaf in 2010 aan dat het zich wou terugtrekken uit de overdrachtsovereenkomsten inzake piraterijvervolgning die het met uiteenlopende staten had gesloten, gelet op de grote last die het droeg en de beperkte steun die het ontving.²⁶⁹⁵ Het Keniaans parlement riep onder meer de minister van Buitenlandse Zaken ter verantwoording voor het verbinden van Kenia tot een onredelijke piraterijvervolgingslast en werd daarin gevolgd door de procureur-generaal.²⁶⁹⁶ Aangezien de *UNODC*-bijdragen niet voldeden aan het verwacht budget, kampte Kenia met een tekort en bleek het niet wenselijk om de piraterijvervolgningen voort te zetten.²⁶⁹⁷ Het land zag zich genoodzaakt om zijn prominente rol als piraterijvervolger op te geven en voorlopig geen nieuwe piraterijverdachten te aanvaarden, want het worstelde daarnaast ook met interne judiciële problemen.²⁶⁹⁸

Ondanks het belangrijk precedent dat door het *High Court of Kenya* werd gezet in *Republic vs. Hassan Mohamud Ahmed*²⁶⁹⁹, waarbij jurisdictie van de Keniaanse rechtbanken over buitenlandse piraterijverdachten die door een derde staat gearresteerd werden buiten het grondgebied gebaseerd

the Horn of Africa: the Case of Kenya" in C. MURUNGU en J. BIEGON (eds.), *Prosecuting International Crimes in Africa*, Pretoria, Pretoria University Law Press, 2011, 233-246; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28.

²⁶⁹³ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164; D. OSIRO, "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, 12-14.

²⁶⁹⁴ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164; A. ETZIONI, "Somali Pirates: An Expansive Interpretation of Human Rights", *Texas Review of Law & Politics* 2010, 56; "Attorneys File Suit in Germany on Behalf of Alleged Pirates", *Der Spiegel*, 15 april 2009.

²⁶⁹⁵ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 383; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 125; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 165; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46; E. KONTOROVICH, "The Problems of Pirate Punishment", 301; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28; J. KNOTT, "New Strategies and Ideas for Countering Piracy off Somalia - Piracy Prosecutions - Human Rights Issues", *Idarat Maritime*, 22 juli 2010.

²⁶⁹⁶ Zie "AG queried over Kenya's role on piracy cases", *Daily Nation*, 30 maart 2010.

²⁶⁹⁷ Kenia stelde eerder een budget van 5,1 miljoen dollar voor een periode van 18 maanden voorop, maar ontving slechts 2,3 miljoen dollar van de *UNODC* (zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 165; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 71-72; P. M. WAMBUA, "The jurisdictional challenges to the prosecution of piracy cases in Kenya: mixed fortunes for a perfect model in the global war against piracy", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 111).

²⁶⁹⁸ Zie o.a. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 383; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164-165; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 70-71; P. M. WAMBUA, "The jurisdictional challenges to the prosecution of piracy cases in Kenya: mixed fortunes for a perfect model in the global war against piracy", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 95-113; J. T. GATHII, "Kenya's Piracy Prosecutions", *American Journal of International Law* 2010, 20-39; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28.

²⁶⁹⁹ Zie *Republic vs. Hassan Mohamud Ahmed*, High Court of Kenya 12 mei 2009, CA 198-207/2008.

werd op universele jurisdictie volgens internationaal gewoonterecht, bleef er grote twijfel bestaan en kon er geen lijn getrokken worden in de rechtspraak van de Keniaanse rechtbanken, die vaak op de eerdere beslissingen terugkeerden.²⁷⁰⁰ De Keniaanse overheid probeerde dit te verhelpen door de invoering van een nieuwe grondwet en specifieke wetgeving, die in zeer brede jurisdictie over buitenlandse piraterijverdachten voorzag, maar deze bepalingen slaagden er niet in om alles onmiddellijk recht te trekken.²⁷⁰¹ In november 2010 oordeelde het *High Court of Kenya* in *Republic vs. Mohamud Mohamed Hashi et al.* dat men niet over jurisdictie beschikte om daders van misdrijven die buiten de territoriale zee plaatsvonden te vervolgen, waardoor men opnieuw met een groot probleem zat.²⁷⁰² De uitspraak kwam er door een conflict met Keniaanse wetgeving die bepaalde dat de jurisdictie van de Keniaanse rechtbanken zich uitstrekt tot het volledig Keniaans grondgebied, inclusief territoriale zee, en de toepassing van universele jurisdictie over piraterijmisdrijven op volle zee zo leek uit te sluiten.²⁷⁰³ Gelukkig maakte het *Kenyan Court of Appeal*, geleid op de nieuwe grondwet, die het Internationaal Zeerechtverdrag en het internationaal gewoonterecht in de Keniaanse rechtsorde incorporeerde, en mede ingegeven door de recente *Merchant Shipping Act*, die de extraterritoriale bevoegdheid over piraterijmisdrijven op volle zee bevestigde, in *Republic vs. Abdirahman Isse Mohmud et al.* een einde aan deze misvatting en werd duidelijk gesteld dat Kenia over rechtsbevoegdheid beschikt om piraterij op volle zee te vervolgen en berechten.²⁷⁰⁴

Na de nodige strubbelingen bleef Kenia overdrachten van piraterijverdachten aanvaarden, maar in beperktere mate en op *case-by-case*-basis.²⁷⁰⁵ De bepalingen van de voormalige overdrachtsovereenkomsten werden nog steeds toegepast: de overdrachten van piraterijverdachten door oorlogsschepen aan de Keniaanse politie, ondersteund door adviseurs van de *UNODC* en een verbindingsofficier van *EUNAVFOR* in Mombasa, verliepen vlot en gaven geen aanleiding tot juridische problemen.²⁷⁰⁶ Ook de transfers van bewijsmateriaal vonden plaats zonder moeilijkheden, mede door de in samenwerking met *UNODC*, *EUNAVFOR* en *CMF* ontwikkelde richtsnoeren inzake procedurele en bewijsgerelateerde vereisten, die in juli 2009 werden uitgevaardigd en succesvol

²⁷⁰⁰ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46-46; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 97-99; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 70; J. T. GATHII, "Kenya's Piracy Prosecutions", *American Journal of International Law* 2010, 25-32.

²⁷⁰¹ *Supra* III.2.2.3.

²⁷⁰² Zie *Republic vs. Mohamud Mohamed Hashi et al.*, High Court of Kenya 9 november 2010, CA 434/2009; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164-165; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 98; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 70; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28.

²⁷⁰³ Zie sectie 5 Penal Code.

²⁷⁰⁴ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 98-99; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 70; P. M. WAMBUA, "The jurisdictional challenges to the prosecution of piracy cases in Kenya: mixed fortunes for a perfect model in the global war against piracy", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 102; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28.

²⁷⁰⁵ Zie Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 383; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 125; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 165; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46-47; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 99; R. M. WARNER, "The Prosecution of Pirates in National Courts", *Emirates Lecture Series* 2013, no. 109, 12; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28.

²⁷⁰⁶ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 22-23.

werden aangewend door de bemanning van de patrouillerende oorlogsschepen.²⁷⁰⁷ De internationale gemeenschap drong wel aan op een hernieuwing van de overdrachtsovereenkomsten om de aanhoudende staten iets meer zekerheid te geven en opnieuw een structurele basis te creëren, maar het was positief dat Kenia zijn vervolgingsactiviteiten in de piraterijcontext niet volledig had afgebouwd.²⁷⁰⁸ Met toegenomen internationale steun voorzag het in 2010 zelfs in de oprichting van een gespecialiseerde piraterijrechtbank, die de opgelopen achterstand moest wegwerken.²⁷⁰⁹ Dergelijke ontwikkelingen sterkten de overtuiging dat het voornamelijk om geld draaide en dat Kenia mits voldoende financiering steeds bereid zou zijn om zijn steentje bij te dragen. Een betreuenswaardige vaststelling was wel dat het vooruitzicht om in de nabije toekomst ook piratenkopstukken of -financiers te gaan vervolgen niet aanwezig was.

3.2.4 Potentieel van andere regionale staten

Verskillende experts waren ervan overtuigd dat de Seychellen er mits toereikende ondersteuning wel in zouden kunnen slagen om in de toekomst meer dan loutere pionnen te vervolgen.²⁷¹⁰ De eilandstaat, die door adequate wetshervormingen en duidelijke rechtspraak zijn jurisdictie over piraterijmisdrijven op volle zee bevestigde en zo het pad effende voor een prominente rol binnen de context van piraterijvervolging, gedroeg zich zeer proactief en via het *Seychelles Piracy Intelligence Centre*, REFLECS³, een gespecialiseerde piraterijrechtbank en vooruitstrevende rechtspraak onderscheidde het land zich van de andere regionale staten, die op dat vlak nog niet even ver stonden. Via een overeenkomst met de EU werd al snel overeengekomen om binnen het kader van EUNAVFOR – Operatie Atalanta gearresteerde piraterijverdachten te vervolgen en er werden daarnaast ook overeenkomsten gesloten met de Somalische overheid en de autoriteiten van Somaliland en Puntland om veroordeelde piraten terug naar hun thuisland over te brengen voor het uitzitten van de gevangenisstraf.²⁷¹¹ Het leek het land bij uitstek om de regionale piraterijvervolging in de toekomst op sleeptouw te nemen, aangezien er voldoende expertise aanwezig was en vervolgingen en berechtingen probleemloos volgens de internationale standaarden konden worden gevoerd, maar de kleine omvang en het gering aantal middelen van het Seychels judicieel bestel bleven uiteraard een belangrijke beperking vormen.²⁷¹² De Seychellen beschikten tot voor kort maar

²⁷⁰⁷ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 23.

²⁷⁰⁸ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 23.

²⁷⁰⁹ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 165; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46; M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 97; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 383; R. M. WARNER, "The Prosecution of Pirates in National Courts", *Emirates Lecture Series* 2013, no. 109, 12; D. AKANDE, "Anti-Piracy Court Opens in Kenya", *EJIL: Talk!*, 28 juni 2010.

²⁷¹⁰ Zie o.a. K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28.

²⁷¹¹ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 18; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 84; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13.

²⁷¹² Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 15-17; C. MACLEOD, "Piracy Trials: Piracy Prosecutions in the Seychelles", *Case Western Reserve University*, 10 februari 2012.

over een handvol onderzoekers²⁷¹³, openbaar aanklagers²⁷¹⁴ en rechters²⁷¹⁵, één gevangenis en te weinig rechtbanken, waardoor zaken met een groot aantal piraterijverdachten niet konden worden aangenomen.²⁷¹⁶ De druk op de penitentiaire capaciteit en het judicieel bestel werd soms te groot en dit resulteerde in nefaste gevolgen: op een bepaald moment bestond maar liefst een vijfde van de gevangenispopulatie uit veroordeelde Somalische piraten en er heerste publieke ontevredenheid over de prioritaire behandeling van piraterijzaken, waardoor nationale rechtszaken aan de kant werden geschoven.²⁷¹⁷ Daarnaast werd ook gevreesd dat de reputatie van het land als vakantiebestemming, die cruciaal is voor de plaatselijke economie, geschaad werd door de stijgende associatie met Somalische piraterij.

Andere landen met enige ervaring inzake piraterijvervolging waren Mauritius en Tanzania, die beiden overdrachten van piraterijverdachten vanwege derde landen aanvaardden, maar nog lang niet hetzelfde volume als Kenia en de Seychellen haalden.²⁷¹⁸ Mauritius, dat binnen deze context uitgebreide steun van de *UNODC* en de EU ontving, ging in januari 2013 voor het eerst akkoord met een transfer van piraterijverdachten: er werd een speciale eenheid van openbaar aanklagers gevormd voor piraterijvervolgingen en de rechtbanken en andere betrokken instanties leken voldoende uitgerust om piraterijberechtingen tot een goed einde te brengen.²⁷¹⁹ Beoordelingen van de *UNODC* wezen onder meer uit dat de Mauritiaanse politie een goed gestructureerd geheel betrof, dat over voldoende middelen en personeel beschikte en verschillende gespecialiseerde onderzoekseenheden telde.²⁷²⁰ De Mauritiaanse rechters en aanklagers bleken eveneens competent en berechtingen en opsluiting van veroordeelden voldeden aan de internationale standaarden.²⁷²¹ In combinatie met de performante piraterijwetgeving, die een ruime piraterijdefinitie naar voor schoof

²⁷¹³ In 2012 beschikten de Seychellen over 35 onderzoekers voor het volledige land, waarvan er vijf zich bezighielden met ernstige misdrijven zoals piraterij (zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 15).

²⁷¹⁴ Volgens een VN-rapport van 2012 bestond het openbaar ministerie van de Seychellen uit zes procureurs. Deze werden aangevuld door twee Britse openbaar aanklagers, die het merendeel van de piraterijzaken voor hun rekening namen (zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 15).

²⁷¹⁵ Piraterijzaken werden behandeld door het *Supreme Court* van de Seychellen, de hoogste rechtbank in de nationale hiërarchie, maar deze instantie beschikte in 2012 maar over zes rechters, van wie er geen zich exclusief met piraterijzaken bezighield. Men kampte met een heuse gerechtelijke achterstand, maar piraterijzaken werden prioritair behandeld (zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 16).

²⁷¹⁶ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 48; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 202; "Seychelles refuse to take Somali pirates held by Danes", Reuters, 18 januari 2012.

²⁷¹⁷ Zie A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13.

²⁷¹⁸ Zie o.a. M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 195; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28.

²⁷¹⁹ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 23-27; F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 223; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 195; "Somali Piracy Comes Ashore in Mauritius as Pirates are Detained and Tried in Island Courts", Le Mauricien, 26 januari 2014.

²⁷²⁰ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 24.

²⁷²¹ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 25; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 195; M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012; "Seychelles refuse to take Somali pirates held by Danes", Reuters, 18 januari 2012; "Seychelles Pleads for End to Pirate Prisoner Overcrowding", Mail & Guardian, 5 maart 2012; "Britain's Anti-Piracy 'Conveyor Belt' Stretches from Somalia to Seychelles and Back", The Telegraph, 21 februari 2012.

waar de Keniaanse en Seychelse wetten niet aan konden tippen²⁷²², beschikte Mauritius dus over één van de beste strafrechtssystemen in de regio en toonde het veel potentieel om een belangrijke bijdrage te leveren aan de regionale piraterijvervolging.²⁷²³ In de overeenkomst tussen Mauritius en de EU werd wel bepaald dat men enkel openstond voor overdrachten van verdachten die piraterijdelin daden gepleegd hadden voor de kust van Mauritius, Madagaskar, de Comoren, de Seychellen en het Franse eiland Réunion en de Mauritiaanse overheid interpreteerde deze geografische beperking zeer nauw als de exclusieve economische zone van de betrokken landen, waardoor de belangrijkste piraterijgebieden er niet onder vielen.²⁷²⁴ Deze voorwaarde, die niet aanwezig was in de overeenkomsten die door de andere regionale staten werden gesloten, vormde op het eerste zicht een grote hinderpaal, maar gelet op de beperkte judiciële en penitentiaire capaciteit en de afgelegen locatie van het land was dit misschien geen zo'n slechte keuze: naast de discretionaire clausule, die in elke overdrachtsovereenkomst vervat was en aangaf dat de vervolgende staat een overdracht om gelijk welke reden kon weigeren, zorgde deze geografische limitering voor een bijkomende stok achter de deur.²⁷²⁵ Niets hield de Mauritiaanse autoriteiten immers tegen om piraterijverdachten die ergens anders werden gevat toch op vrijwillige basis te accepteren, waardoor de bepaling niet als een onoverkomelijk obstakel moest worden gezien.²⁷²⁶

Tanzania wachtte langer met het sluiten van overdrachtsovereenkomsten²⁷²⁷, maar trof reeds de nodige voorbereidingen en streefde met doorgedreven internationale steun min of meer hetzelfde traject na: het land beschikte over voldoende onderzoekers, procureurs en rechters om een meerwaarde te betekenen voor de regionale piraterijvervolging en de keuze van de internationale gemeenschap om ook Tanzania in te schakelen was dus logisch.²⁷²⁸ Volgens bepaalde cijfers voorzagen ook Yemen en India in de berechting van piraten uit de Westelijke Indische Oceaan²⁷²⁹ en

²⁷²² *Supra* III.2.2.3.

²⁷²³ Zie M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012.

²⁷²⁴ Zie Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Mauritius van 14 juli 2011 inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Republiek Mauritius, en inzake de positie van de verdachten na de overdracht, *P.B. L* 254/3 van 30 september 2011; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 26; M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012.

²⁷²⁵ Zie Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Mauritius van 14 juli 2011 inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Republiek Mauritius, en inzake de positie van de verdachten na de overdracht, *P.B. L* 254/3 van 30 september 2011.

²⁷²⁶ Zie M. STERIO, "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012.

²⁷²⁷ Zie Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania van 1 april 2014 betreffende de voorwaarden voor de overdracht van van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de Europese Unie geleide zeemacht aan de Verenigde Republiek Tanzania, *P.B. L* 108/3 van 11 april 2014.

²⁷²⁸ Zie Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 27-30; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 195.

²⁷²⁹ India heeft het Internationaal Zeerechtverdrag en de *SUA Convention* geratificeerd en beschikt sinds 2012 over nieuwe piraterijwetgeving, die in een adequate piraterijdefinitie en universele jurisdictie voorzagt. Voorheen moest het land zich behelpen met algemene strafwetgeving, waarin het piraterijmisdrijf nergens vermeld werd en men dus andere bepalingen zoals gewapende overval, *trespassing* of poging tot moord moest inroepen (zie M. STERIO, "Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses", 92-93; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 28).

men trachtte steeds meer landen te engageren: sommigen zagen bijvoorbeeld ook een rol weggelegd voor Madagaskar²⁷³⁰ en de Verenigde Naties probeerden daarnaast de Malediven in te lijven.²⁷³¹ Net zoals dit in Kenia het geval was, zou een gebrek aan middelen wel één van de voornaamste struikelblokken blijven vormen: indien er niet met voldoende geld over de brug werd gekomen, was het waarschijnlijk dat de Seychellen, Tanzania en Mauritius plots niet meer bereid waren om in piraterijvervolging te voorzien. Het vergt dan ook weinig uitleg dat het voor de internationale gemeenschap cruciaal was om voldoende financiële ondersteuning te bieden, aangezien de regionale staten steeds bewuster werden van hun vitale rol en de afhankelijkheid van de internationale gemeenschap binnen deze context.²⁷³²

3.3 Alternatieven

3.3.1 Situering

De internationale gemeenschap liet de vervolging en berechting van piraten hoofdzakelijk over aan de regionale staten, maar het leek op het eerste zicht allerm minst logisch en rechtvaardig dat landen die op generlei wijze gelinkt konden worden aan de piraterij daden zo'n disproportionele vervolgingslast droegen.²⁷³³ Velen vroegen zich bovendien af of deze strategie wel de beste oplossing was?²⁷³⁴ Zoals reeds vermeld, gingen er ongetwijfeld enkele voordelen gepaard met een berechting in de regio, maar de internationale rechtsorde was op die manier wel volledig afhankelijk van nationale rechtbanken voor wat piraterijvervolging betrof, wat een aantal risico's en zwaktes met zich meebracht. Kenia bleef zich uiteindelijk wel engageren, maar de plotse staking van de vervolgingsactiviteiten was desalniettemin onrustwekkend en gaf aan dat er iets schortte.²⁷³⁵ Het werd bovendien algemeen erkend dat veel van deze landen geplaagd werden door corruptie en niet over de vereiste capaciteiten beschikten om in optimale vervolging te voorzien.²⁷³⁶ Ondanks de forse ondersteuning zag het er ook niet naar uit dat de betrokken staten in de nabije toekomst in staat zouden zijn om complexe piraterijzaken te behandelen en kopstukken van piraterijnetwerken te

²⁷³⁰ Zie o.a. J. E. RANDRIANANTENAINA, "Maritime piracy and armed robbery against ships: Exploring the legal and operational solutions. The case of Madagascar", *United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme* 2013.

²⁷³¹ Er waren reeds besprekingen omtrent de mogelijke inschakeling van de eilandstaat in de regionale piraterijvervolging: de Malediven vroegen de UNODC om hulp bij de ontwikkeling van piraterijwetgeving, het UNDP startte *capacity building*-initiatieven op en er werd een *memorandum of understanding* met de Somalische autoriteiten gesloten omtrent de overdracht van veroordeelde piraten (zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 40; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 197)

²⁷³² Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 71-72.

²⁷³³ Zie o.a. S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 47; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 165; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 32.

²⁷³⁴ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 862-863; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 59-60; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 47 en 53; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164.

²⁷³⁵ Zie T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 125; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 46-47; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 163-165.

²⁷³⁶ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 164; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 350 en 355; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 126; J. T. GATHII, "Kenya's Piracy Prosecutions", *American Journal of International Law* 2010, 37-38; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 34.

vervolgen.²⁷³⁷ De internationale gemeenschap moet dit ongetwijfeld ingezien hebben wanneer men deze strategie uiteindelijk naar voor schoof, maar leek voor de makkelijkste oplossing te kiezen, die helaas resulteerde in de straffeloosheid van de leidinggevende figuren. Gelet op de gebruikelijke toewijding voor de principes van de rechtsstaat en strafrechtelijke verantwoordelijkheid vonden velen het onaanvaardbaar dat de kopstukken, die de piraterijactiviteiten orkestreerden en zo grote economische en menselijke kosten veroorzaakten, ongestraft bleven.²⁷³⁸

Het was geen ideale situatie om de vervolging en bestraffing van piraterij toe te vertrouwen aan relatief onbekwame staten, die niet altijd voldoende bereidwilligheid toonden en zelden gevrijwaard bleven van ongeoorloofde inmenging in het judicieel bestel.²⁷³⁹ Deze gepercipieerde onbetrouwbaarheid had ook een bredere impact op de samenwerkings- en informatie-uitwisselingsregimes, aangezien de scheepvaartsector en andere stakeholders steeds terughoudender waren om gevoelige inlichtingen te delen: een eenvoudige kosten-batenanalyse noopte vaak tot ontmoediging van betekenisvolle coöperatie, resulterend in grootschalige *underreporting*.²⁷⁴⁰ De scheepvaart greep vaker terug naar geprivatiseerde oplossingen en zelfverdedigingsmechanismen, die de nadruk legden op vermijding en preventie²⁷⁴¹, maar aanhouding en vervolging werden op die manier verwaarloosd. Om alle bovenstaande redenen werd het regionaal vervolgingsmodel in toenemende mate bekritiseerd en werd steeds meer gepleit voor alternatieve oplossingen voor de piraterijvervolgingsproblematiek.

Naast de voor de hand liggende oproepen om de nationale rechtssystemen van de betrokken landen te helpen hervormen, gingen er heel wat stemmen op om de berechting van piraten anders aan te pakken: ontwikkeling van een nieuwe internationale vervolgingsstrategie voor piraterij, steunend op competente instanties met voldoende ervaring, expertise, middelen en integriteit om complexe zaken te behandelen, werd door velen noodzakelijk geacht.²⁷⁴² Uiteenlopende creatieve oplossingen werden voorgesteld en leken op het eerste zicht aantrekkelijk. Heel wat waarnemers meenden dat de aanstelling van een internationale aanklager door de VN-Veiligheidsraad alvast een groot verschil zou maken, aangezien op die manier een hooggeplaatste figuur met vervolgingsbevoegdheden werd gecreëerd die in de ideale positie verkeerde om strategische begeleiding, verbeterde coördinatie en duidelijkheid te verschaffen: samen met de ontwikkeling van eenvormige procedureregels zou het

²⁷³⁷ Zie o.a. Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011).

²⁷³⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 33-34.

²⁷³⁹ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 47; T. TREVES en C. PITEA, "Piracy, International Law and Human Rights", 126; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 34.

²⁷⁴⁰ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 34.

²⁷⁴¹ De stelregel '*an ounce of prevention is worth a pound of cure*' werd hoog in het vaandel gedragen (zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 34).

²⁷⁴² Zie o.a. M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 350-355; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 126-134; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 96-100; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 180-181; B. H. DUBNER en J. P. HENN, "On selecting a judicial system(s) to try sea pirates: An interesting/necessary exercise but is it enough to deter the attacks/hijackings?", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2011, 569-605; Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 197-241; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 309-310; S. L. HODGKINSON, "International Law in Crisis: Seeking the Best Prosecution Model for Somali Pirates", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2011, 303-316; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 39-40.

voor een doeltreffender, efficiënter en transparanter piraterijvervolgingsregime zorgen en kon het de slaagkansen van de hierna voorgestelde oplossingen verhogen.²⁷⁴³ De creatie van een gespecialiseerd internationaal straftribunaal of de verwijzing van piraterijzaken naar het Internationaal Strafhof of Internationaal Zeerechttribunaal waren slechts enkele opties. Hoewel dit allemaal interessante ideeën waren met elk hun voor- en nadelen, bleef het vooralsnog toekomstmuziek en leken geen concrete stappen te worden ondernomen om hieraan enig gevolg te geven.²⁷⁴⁴

De besproken opties zouden vooreerst zeer kostelijk uitvallen en het leek twijfelachtig of de jaarlijkse beslechting van een luttel aantal piraterijzaken deze verregaande financiële inspanningen konden verantwoorden: er diende namelijk niet alleen gedacht te worden aan de oprichting van een nieuwe instantie of de aanpassing van de statuten van een bestaande instelling en aanstelling van gespecialiseerde rechters met maritieme expertise, aangezien in de meeste scenario's ook rekening moest worden gehouden met onder meer transportkosten voor verdachten, getuigen en bewijsmateriaal en de inzet van tolken. Het was dan maar de vraag of dit opwoog tegen de wenselijke garantie op een rechtvaardige berechting door een stabiele internationale instelling. Voornoemde alternatieven werden dus veelal gepercipieerd als vergezocht en onhaalbaar, gelet op de uiteenlopende moeilijkheden die dergelijke aanpassingen met zich mee zouden brengen. Er heerste ook een vorm van '*tribunal fatigue*', waardoor men deze opties al snel links liet liggen.²⁷⁴⁵ Indien het globaal piraterijfenomeen echter niet kan worden ingedijkt via de huidige maatregelen en een internationale dreiging blijft, lijken het afwegingen die men op ernstige wijze moet maken, ongeacht de geanticipeerde resultaten. Niet onderbouwde, snel gemaakte conclusies omtrent het onrealistisch of inefficiënt karakter van de gesuggereerde oplossingen zouden er niet toe mogen leiden dat deze zonder adequate analyse werden afgeschreven. Tunnelvisie moet in deze context absoluut vermeden worden: de internationale gemeenschap kan leren uit de opgedane ervaring en wat enkele jaren ervoor een goede of slechte aanpak bleek, kan later anders beoordeeld worden, aangezien de (kennis van de) kosten, baten en omstandigheden ondertussen grondig gewijzigd kunnen zijn.²⁷⁴⁶ In bepaalde middens klonk de roep om een alternatieve internationale piraterijvervolgingsstrategie in elk geval oorverdovend en alle middelen en bevoegdheden leken voorhanden om een gepast mechanisme uit te werken.

3.3.2 Internationaal piraterijtribunaal

3.3.2.1 Algemeen

Eén van de ideeën was het oprichten van een gespecialiseerd internationaal *ad hoc*-tribunaal, bij voorkeur gevestigd in de buurt van de kwetsbare regio's.²⁷⁴⁷ Dit leek echter een zeer moeilijk en

²⁷⁴³ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 40.

²⁷⁴⁴ Zie H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 96-100; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 350-355; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 309-310; S. L. HODGKINSON, "International Law in Crisis: Seeking the Best Prosecution Model for Somali Pirates", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2011, 303-316; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 126-134.

²⁷⁴⁵ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 41 en 59.

²⁷⁴⁶ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 50.

²⁷⁴⁷ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 180; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 351; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 40-41.

kostelijk proces en wierp ook onmiddellijk vragen op omtrent het toepasselijk recht, de strafmaat, de plaats van opsluiting en de bevoegde rechters. De juridische basis was evenwel aanwezig in hoofdstuk VII van het VN-Handvest en net zoals bij de creatie van het *International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia* en het *International Criminal Tribunal for Rwanda* kon op die manier een gespecialiseerde rechtbank in het leven worden geroepen met de ambitie om internationale vrede en veiligheid te realiseren.²⁷⁴⁸ Het zou weliswaar slechts een tijdelijke oplossing betreffen en nog maar eens voor een versnippering van de internationale rechtspraak zorgen, waardoor sommigen eerder andere opties bepleitten.²⁷⁴⁹ Ondanks aanslepende discussies werden de voorstellen met betrekking tot een internationaal piraterijtribunaal, vergelijkbaar met het Joegoslaviëtribunaal, of een hybride tribunaal op basis van een overeenkomst met de VN, naar het model van het *Special Court for Sierra Leone*, al snel afgedankt en ging de voorkeur uit naar verhoogde ondersteuning van de nationale rechtbanken in de regio, maar een duidelijke, transparante argumentatie ging daar niet aan vooraf.²⁷⁵⁰

Wanneer we deze optie opnieuw evalueren en de verschillende statuten en overeenkomsten die geleid hebben tot de creatie van dergelijke tribunalen in acht nemen, dient opgemerkt te worden dat er heel wat mogelijkheden zijn om zich aan verschillende omstandigheden aan te passen. Een rigide, onwijzigbaar standaardmodel wordt allesbehalve opgedrongen en internationale tribunalen namen in het verleden reeds uiteenlopende vormen aan: zo werden internationale rechtbanken opgericht als rechtshoven die volledig door de VN-Veiligheidsraad beheerd worden (*International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia* en *International Criminal Tribunal for Rwanda*), hybride tribunalen met variërende niveaus van VN-inmenging en integratie in de nationale rechtsorde (*Special Court for Sierra Leone*, *Special Tribunal for Lebanon* en *Extraordinary Chambers in the Courts of Cambodia*) en berechtingsfora binnen VN-instanties (*special panels* van de *United Nations Transitional Administration in East Timor* en *trial panels* van de *United Nations Interim Administration Mission in Kosovo*).²⁷⁵¹ Kortom: er is heel wat ruimte voor variatie en creativiteit, indien voor de oprichting van een internationaal piraterijtribunaal gekozen zou worden.

Men zou kunnen opteren voor de creatie van een volwaardig internationaal straftribunaal naar het voorbeeld van het Joegoslavië- of Rwandatribunaal, maar een klein en goedkoop alternatief behoorde ook tot de mogelijkheden: de grote flexibiliteit bij het ontwikkelen van het statuut zorgde ervoor dat alle bepalingen konden worden aangepast om het meest doeltreffend en haalbaar model uit te werken. Sommigen suggereerden bijvoorbeeld de creatie van een klein internationaal bureau van openbaar aanklagers en onderzoekers, dat onder leiding van een internationale procureur-

²⁷⁴⁸ Zie Statute of the International Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of the Former Yugoslavia since 1991 (3 mei 1993), *UN Doc. S/25704/Annex* (1993); Statute of the International Criminal Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Genocide and Other Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of Rwanda and Rwandan citizens responsible for genocide and other such violations committed in the territory of neighbouring States, between 1 January 1994 and 31 December 1994 (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955/Annex* (1994); Handvest van de Verenigde Naties van 26 juni 1945, *United Nations Treaty Series* XVI, 1.

²⁷⁴⁹ *Infra* V.3.3.3 en V.3.3.4.

²⁷⁵⁰ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 64; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 40-41.

²⁷⁵¹ Zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 351; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 60-61; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 40-41; A. LEE, "Hybrid Tribunals to Combat Regional Maritime Piracy: Guiding the Rule of Law Through the Rocks and Shoals", *Oceans Beyond Piracy*, 1 juli 2010.

generaal met verregaande bevoegdheden de strijd zou aanbinden met de leidinggevende figuren binnen de piraterijnetwerken.²⁷⁵² De vestigingsplaats moest strategisch gekozen worden en bevond zich bij voorkeur in een gaststaat die dicht bij één van de broeihaarden lag en enige ervaring op vlak van piraterijvervolging bezat.²⁷⁵³ Een drietal rechters, die hun functie blijven uitoefenen binnen hun nationale rechtsorde, konden worden aangeduid als ‘*pre-trial judges*’, die zich bezig zouden houden met het opstellen van dagvaardingen, huiszoekingsbevelen, aanklachten en aanhoudingsbevelen.²⁷⁵⁴ De staten die rechters afvaardigen, moesten de regeling beschouwen als steun in natura aan het internationaal judicieel mechanisme en zouden begrip tonen voor het bijkomend mandaat en de beperkte piraterijgerelateerde werklust van hun rechters. Eén van hen zou dan als voorzitter kunnen worden aangewezen en ondersteuning genieten van enkele gespecialiseerde juristen en een kleine administratieve staf, die de rol van de griffie op zich zou nemen. Een nieuw gerechtshof was niet nodig: eens één van de *pre-trial judges* een door de aanklagers voorbereide aanklacht bevestigde en aanhoudingsbevelen werden uitgevaardigd, zou er op basis van vooraf vastgelegde afspraken een nationale rechtsorde aangewezen worden om de gearresteerde piraterijverdachten voor een adequaat uitgeruste en beveiligde rechtbank te laten berechten en in tussentijd onder te brengen in detentiefaciliteiten.²⁷⁵⁵ Er zou veel gebruik worden gemaakt van digitale hulpmiddelen om getuigenverklaringen op afstand toe te laten en er zou desgevallend ook in een aanstellingsregeling voor verdedigingsadvocaten voorzien worden.

Ondanks berechtingen in verschillende nationale rechtsordes, zou consistente rechtspraak toch mogelijk moeten zijn door strikte toepassing van de overeengekomen statuten en procedureregels.²⁷⁵⁶ Variaties, waarbij *pre-trial judges* of andere internationale rechters als bijkomende raadsheren werden toegevoegd aan de nationale rechters, waren ook mogelijk en beroepsprocedures konden ofwel binnen dezelfde nationale rechtsorde of door een gespecialiseerd panel van internationale rechters behandeld worden, wat de ontwikkeling van een duidelijk corpus van materieel en procedureel piraterijrecht zeker ten goede zou komen.²⁷⁵⁷ Zoals bij alle bestaande internationale tribunaal het geval was, zouden veroordeelde piraten hun straf moeten uitzitten in een land dat aan de hand van een lijst met bereidwillige staten en een voorgeschreven verdeelprocedure werd aangeduid.²⁷⁵⁸ De opsluitingen zouden plaatsvinden volgens het toepasselijk

²⁷⁵² Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 45.

²⁷⁵³ Zie M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 61.

²⁷⁵⁴ Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 45-46.

²⁷⁵⁵ Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 46.

²⁷⁵⁶ Alles kon uiteraard worden aangepast: als bijvoorbeeld zou blijken dat de consistentie van de rechtspraak in gevaar kwam, kon het aantal ingeschakelde landen voor de berechting van piraterijverdachten ook gerust beperkt worden (zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 46).

²⁷⁵⁷ Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 46.

²⁷⁵⁸ Personen die veroordeeld werden door het Joegoslaviëtribunaal zitten hun gevangenisstraf uit in uiteenlopende landen: Noorwegen, Finland, Estland, Zweden, Denemarken, Polen, Oostenrijk, Duitsland, België, Italië, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Portugal. De veroordeelden van het Rwandatribunaal bevinden zich voornamelijk in Mali en Benin, maar er werden er ook ondergebracht in Zweden en Italië (zie o.a. artikel 27 Statute of the International Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of the Former Yugoslavia since 1991 (3 mei 1993), *UN Doc. S/25704/Annex* (1993); artikel 26 Statute of the International Criminal Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Genocide and Other Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of Rwanda and Rwandan citizens responsible for genocide and other such violations committed in the territory of neighbouring States, between 1 January 1994 and 31 December 1994 (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955/Annex* (1994)).

recht van de betrokken staat, maar bleven onderhevig aan supervisie van het internationaal berechtingsmechanisme: indien een veroordeelde piraat overeenkomstig het nationaal recht van de staat van opsluiting in aanmerking kwam voor kwijtschelding of herziening van de straf, zou dit onmiddellijk aan het internationaal tribunaal gemeld worden en nam de voorzitter een beslissing op basis van de algemene rechtsbeginselen en de belangen van de rechtspleging.²⁷⁵⁹ De landen die in berechting en opsluiting van piraten voorzagen, zouden uiteraard vergoed worden voor hun inspanningen om de nodige bereidwilligheid te verzekeren.²⁷⁶⁰

3.3.2.2 Valse bezwaren

3.3.2.2.1 Ontoereikende zwaarwichtigheid

Het was duidelijk dat de politieke realiteit en de aanwezige *tribunal fatigue* destijds sterk weerwerk boden tegen de oprichting van een internationaal piraterijtribunaal, maar indien de opgeworpen argumenten nader worden bekeken, is het snel duidelijk dat de bal meer dan eens mis werd geslagen: heel wat conclusies waren incorrect, kortzichtig of overdreven en worden door velen beschouwd als een poging om de politieke weg die op dat moment reeds was ingeslagen te rechtvaardigen.²⁷⁶¹ Eén van de vaak gebruikte argumenten tegen de creatie van een piraterijtribunaal was dat het misdaadfenomeen niet ernstig genoeg was om een internationaal berechtingsforum op te zetten: de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties meende in juli 2010 dat de aard en draagwijdte van piraterij niet te vergelijken viel met die van de zwaarwichtige internationale misdaden die in het verleden de aanleiding vormden voor de oprichting van specifieke internationale tribunaal.²⁷⁶² Het vergt weinig uitleg dat deze uitspraken lijnrecht ingingen tegen de overvloed aan politieke verklaringen en internationale maatregelen, die piraterij aanduiden als een wereldwijd probleem met immense menselijke en economische kosten dat tevens een potentiële bedreiging vormt voor de internationale vrede en veiligheid: de VN-Veiligheidsraad deed namelijk meermaals beroep op hoofdstuk VII van het VN-Handvest om de Somalische piraterij te bekampen, legde de basis voor de extreem kostelijke internationale patrouilles en riep op tot de ontwikkeling van een doeltreffende rechtshandhavings- en vervolgingsstrategie.²⁷⁶³ Bovendien mocht niet vergeten worden dat piraterijmisdriven per internationaalrechtelijke definitie steeds op volle zee plaatsvonden, waardoor ze in wezen internationaal waren en zich onderscheidden van misdaden die binnen de grenzen van een bepaald land werden gepleegd, zoals in voormalig Joegoslavië, Sierra Leone, Rwanda en Libanon. De stelling dat piraterij als misdaad niet ernstig genoeg was, leek in elk geval zeer hypocriet en riep de vraag op of piraterij werkelijk een globale plaag was, zoals de internationale gemeenschap voortdurend aan iedereen duidelijk wou maken, of slechts een

²⁷⁵⁹ Cf. artikel 28 Statute of the International Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of the Former Yugoslavia since 1991 (3 mei 1993), *UN Doc. S/25704/Annex* (1993); artikel 27 Statute of the International Criminal Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Genocide and Other Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of Rwanda and Rwandan citizens responsible for genocide and other such violations committed in the territory of neighbouring States, between 1 January 1994 and 31 December 1994 (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955/Annex* (1994).

²⁷⁶⁰ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 46.

²⁷⁶¹ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 41-48.

²⁷⁶² Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 53.

²⁷⁶³ Zie noot 896.

doorgaans getolereerd ongemak, tenzij één van de eigen schepen of burgers er het slachtoffer van werden.²⁷⁶⁴ De Secretaris-Generaal bracht tevens aan dat piraterijverdachten meer dan waarschijnlijk niet zouden voldoen aan het ‘*most responsible*’-criterium, wat over het algemeen als minimumdrempel werd gebruikt door de bestaande internationale tribunalen²⁷⁶⁵, maar dit hoefde allerminst een obstakel te vormen, aangezien het perfect mogelijk was om het mandaat van het beoogde tribunaal te beperken tot daders die de grootste verantwoordelijkheid droegen en niet als loutere pionnen konden worden aangemerkt.²⁷⁶⁶

3.3.2.2 Werklast en jurisdictie

Een tweede vals argument betrof de bewering dat het beoogde piraterijtribunaal geconfronteerd zou worden met een andere situatie dan de bestaande internationale tribunalen: aangezien het om een lopend misdaadfenomeen ging dat nog steeds aan de gang was, zou er sprake zijn van een enorm volume aan zaken en een te hoge werklast.²⁷⁶⁷ Deze redenering bleek echter volledig onjuist te zijn, want het *International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia* functioneerde ook reeds terwijl de conflicten in voormalig Joegoslavië allerminst uitgedoofd waren.²⁷⁶⁸ Zowel het Joegoslaviëtribunaal als het *International Criminal Tribunal for Rwanda* konden trouwens een ontzaglijk aantal potentiële zaken en mogelijke verdachten voorgeschooteld krijgen, gelet op de grote schaal van de misdaden, maar hun mandaat werd geamendeerd of verduidelijkt om de focus op de grootste verantwoordelijken van de ernstigste misdaden te leggen.²⁷⁶⁹ Dit wees erop dat de werklast en functionering van een internationaal tribunaal volledig afhankelijk waren van zijn vrij te bepalen jurisdictie en mandaat, wat bij de creatie van een internationaal piraterijtribunaal niet anders zou zijn. De internationale gemeenschap kwam weliswaar snel tot dit besef, maar om onduidelijke redenen ging dit toch verloren in de discussie.²⁷⁷⁰

In navolging van dit argument zou wel duidelijk bepaald moeten worden hoe ver de jurisdictie van het piraterijtribunaal zou reiken: was het de bedoeling om alle personen die zich schuldig maakten aan de beoogde misdrijven te vervolgen en berechten, of was het aangewezen om enkel te mikken op de ‘*most responsible*’, zoals piratenleiders en financiers?²⁷⁷¹ Indien de bevoegdheid van het tribunaal niet beperkt zou worden tot deze laatste categorie, moest tevens vastgelegd worden of

²⁷⁶⁴ Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 41.

²⁷⁶⁵ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 53.

²⁷⁶⁶ Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 41.

²⁷⁶⁷ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 38; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 41-42.

²⁷⁶⁸ De wredeheden in Srebrenica vonden bijvoorbeeld plaats in juli 1995, maar liefst twee jaar na de resolutie van de VN-Veiligheidsraad ter creatie van het tribunaal, en ook in Kosovo werden nog misdaden gepleegd die onmiddellijk werden aangeklaagd en vervolgd door het Joegoslaviëtribunaal.

²⁷⁶⁹ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 41; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 42.

²⁷⁷⁰ Zie o.a. Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 36.

²⁷⁷¹ Zie M. P. SCHARF, “Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?”, 354-355; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 42.

men verplicht was om alle piraterijverdachten te aanvaarden of daarin discretionaire beslissingen kon nemen.²⁷⁷² In het verleden had elk internationaal tribunaal zich toegelegd op het vervolgen van de meest verantwoordelijke figuren: men ontfermde zich over de politieke en militaire leiders die de misdaden gepland of bevolen hadden en liet de berechting van uitvoerende pionnen of voetsoldaten over aan de nationale rechtbanken.²⁷⁷³ Het zou wenselijk zijn om de jurisdictie van een internationaal piraterijtribunaal ook te limiteren tot de kopstukken en een deel van het middenkader²⁷⁷⁴ en er zou bij voorkeur geen verplichting bestaan om in alle mogelijke zaken tot vervolging over te gaan. Net als bij de meeste internationale tribunaal leek een concurrerende bevoegdheid van de nationale rechtbanken op zijn plaats, waarbij de primauteit van het internationaal tribunaal werd bevestigd en men een soort voorrangrecht kon uitoefenen.²⁷⁷⁵ Zo kon het internationaal piraterijtribunaal duidelijke strategieën en prioriteiten ontwikkelen en een consistent mandaat nastreven.

In bovenstaand model zou de grootschalige vervolging van *low level*-piraten allerm minst in gevaar komen: dit kon zonder problemen worden voortgezet in de nationale rechtbanken van regionale landen en andere geëngageerde staten.²⁷⁷⁶ Het systeem viel zelfs te combineren met gespecialiseerde nationale rechtbanken: zo berechtte de gespecialiseerde *War Crimes Chamber* van het *Bosnia State Court*, die grote internationale betrokkenheid en ondersteuning genoot, heel wat oorlogsmisdadigers van een lager niveau die overeenkomstig het mandaat van het Joegoslaviëtribunaal doorgestuurd waren of in geen geval in aanmerking zouden komen voor vervolging.²⁷⁷⁷ Soms gebeurde dit ook met verdachten die in beginsel wel over het profiel beschikten om door het Joegoslaviëtribunaal vervolgd te worden, maar waarbij dit door de grote werklust en het tijdsgebrek niet haalbaar was.²⁷⁷⁸ Het principe bleef echter dat de *Bosnia War Crimes Chamber* instond voor de vervolging van misdrijven binnen het grondgebied van Bosnië-Herzegovina door

²⁷⁷² Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 36.

²⁷⁷³ Het Joegoslaviëtribunaal, Rwandatribunaal, *Special Court for Sierra Leone* en *Special Tribunal for Lebanon* focusten allen op verdachten die de grootste verantwoordelijkheid droegen (*'most responsible'*) en klaagden respectievelijk 161, 92, 13 en 5 personen aan (zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 40-42; M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 354; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 42).

²⁷⁷⁴ Volgens sommige schattingen zou dit resulteren in ongeveer 30 tot 50 grote strafzaken (zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 354-355; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 42).

²⁷⁷⁵ Zie artikel 9 Statute of the International Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of the Former Yugoslavia since 1991 (3 mei 1993), *UN Doc. S/25704/Annex* (1993); artikel 8 Statute of the International Criminal Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Genocide and Other Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of Rwanda and Rwandan citizens responsible for genocide and other such violations committed in the territory of neighbouring States, between 1 January 1994 and 31 December 1994 (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955/Annex* (1994); Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 41 en 49.

²⁷⁷⁶ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 43.

²⁷⁷⁷ Op die manier kreeg de *Bosnia War Crimes Chamber* heel wat strafzaken te verwerken: het aantal verdachten die onder de principiële bevoegdheid van de instantie viel, werd op ruwweg 6000 geschat (zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 45-46).

²⁷⁷⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 43.

personen die overeenkomstig de *ICTY Rules of Procedure and Evidence* niet aan de minimumvoorwaarde voor berechting door het Joegoslaviëtribunaal ('*most responsible*') voldeden.²⁷⁷⁹ Het was wel belangrijk dat de jurisdictie van het beoogd piraterijtribunaal niet te stringent geformuleerd werd, aangezien strafzaken tegen kopstukken bijna altijd afhankelijk zijn van de vervolging van enkele kleinere garnalen.²⁷⁸⁰ Door de pijlen voornamelijk te richten op de leidinggevende figuren uit de hoogste piraterijechelons en niet te mikken op de berechting van honderden vervangbare pionnen zou er evenwel meer politieke wil gegenereerd worden en leek het plausibeler dat de internationale gemeenschap zich achter het idee van een internationaal piraterijtribunaal zou scharen.²⁷⁸¹

Een beperking van de jurisdictie tot piraten met een bepaalde nationaliteit leek uit den boze, aangezien dit praktische problemen met zich mee zou brengen²⁷⁸² en niet aangewezen was voor een globaal misdaadfenomeen als piraterij: enkel bepaalde broeihaarden viseren zou een fout signaal geven aan de andere getroffen gebieden en dergelijke limitaties dienden in elk geval niet via een nationaliteitscriterium te worden gerealiseerd, aangezien in de bewuste regio opererende piraten met een andere nationaliteit dan zomaar uit de boot zouden vallen.²⁷⁸³ Naast de jurisdictie *ratione personae*, was ook een duidelijke afbakening van de materiële bevoegdheid belangrijk: in dat opzicht zou beslist moeten worden of men het piraterijtribunaal ook *armed robbery*-zaken wou laten beslechten.²⁷⁸⁴ Velen pleitten voor de opname van dergelijke misdrijven in de jurisdictie van het beoogd piraterijtribunaal, maar de meerwaarde van deze bevoegdheidsuitbreiding moest uiteraard afgewogen worden tegen de hogere belasting van het tribunaal: het leek logisch om deze misdrijven samen met piraterij te behandelen, aangezien ze enkel van elkaar verschilden door de locatie waar ze gepleegd werden, maar het was cruciaal om niet te veel hooi op de vork te nemen. Er doken ook andere problemen op: piraterij werd duidelijk omschreven in het Internationaal Zeerechtverdrag, maar als men ook *armed robbery against ships* onder de bevoegdheid van het internationaal piraterijtribunaal wou brengen, zou een gepaste definitie en een adequaat regime moeten worden vastgelegd.²⁷⁸⁵

Met betrekking tot de temporele en geografische jurisdictie moest eveneens in een passend regime voorzien worden: indien gekeken werd naar de voorgangers kon weliswaar geconcludeerd worden dat alle internationale straftribunalen, met uitzondering van het Internationaal Strafhof, een beperkte temporele bevoegdheid hadden en daarnaast een gelimiteerde geografische jurisdictie of een jurisdictie die beperkt was tot specifiek omschreven gebeurtenissen, maar dit hoefde niet

²⁷⁷⁹ Zie Rule 11bis Rules of Procedure and Evidence of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (8 juli 2015), *UN Doc. IT/32/Rev.50* (2015).

²⁷⁸⁰ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 43.

²⁷⁸¹ Zie M. P. SCHARF, "Conclusion: Is There a Case for an International Piracy Court?", 355.

²⁷⁸² Als bijvoorbeeld enkel Somalische piraten het mikpunt van een internationaal piraterijtribunaal zouden vormen, zou telkens eerst bewezen moeten worden dat de verdachte over de Somalische nationaliteit beschikt, wat wegens het chaotisch bestuur en het gebrek aan officiële overheidsdocumenten in Somalië zeer moeilijk leek (zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 63).

²⁷⁸³ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 63.

²⁷⁸⁴ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 63.

²⁷⁸⁵ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 36.

noodzakelijk gevolgd te worden en kon naar goeddunken ingevuld worden.²⁷⁸⁶ Voor een aanhoudend globaal misdaadfenomeen als piraterij lag het immers moeilijker om een strikte afbakening van de temporele en geografische bevoegdheid door te voeren en enkel te focussen op piraterijmisdrijven binnen een specifieke tijdspanne en op een bepaalde locatie: een hypothetische beperking tot piraterij daden in de Golf van Aden vanaf 1 januari 2005 leek vanuit beleidsoogpunt bijvoorbeeld allerm minst wenselijk en zou ongetwijfeld resulteren in complexe discussies. In overeenstemming met de universele jurisdictie en het wereldwijd karakter die het piraterijfenomeen kenmerken, bleek een globale bevoegdheid zonder enige tijdsbeperking aangewezen, opdat piraterij overal ter wereld en op gelijk welk moment kon worden aangepakt.

3.3.2.2.3 Tijdrovende oprichting

Een derde punt van kritiek dat steeds werd aangehaald, was dat het veel te lang zou duren om een dergelijk systeem uit te werken, maar deze veronderstellingen omtrent het tijdrovend karakter leken evenmin doorslaggevend.²⁷⁸⁷ Een blik op de voorgangers leidde tot de conclusie dat de creatie van rechtbanken via een verdrag het meest tijd in beslag nam: zo was ongeveer twee jaar nodig voor de onderhandelingen en operationalisering van het *Sierra Leone Special Court*, functioneerde het *Special Tribunal for Lebanon*²⁷⁸⁸ pas drie jaar na het verzoek tot oprichting van de VN-Veiligheidsraad en konden de *Extraordinary Chambers in the Courts of Cambodia* pas na negen jaar hun werkzaamheden aanvangen.²⁷⁸⁹ Dit stond echter in schril contrast met de vlotte oprichtingstijd van het Joegoslavië- en Rwandatribunaal, die door een resolutie van de VN-Veiligheidsraad op basis van hoofdstuk VII van het VN-Handvest gecreëerd werden: elk van de statuten werd binnen een periode van twee maanden ontworpen en beide tribunalen functioneerden ongeveer één jaar later.²⁷⁹⁰ Er moest in dergelijke situaties uiteraard nog steeds een principiële akkoord gesloten worden tussen de VN en de gaststaat, waarin die laatste toestemming verleende voor de oprichting van een internationaal tribunaal op zijn grondgebied, maar dit kon veel sneller afgehandeld worden. De oprichting van een piraterijtribunaal hoefde dus niet noodzakelijk veel tijd in beslag te nemen en dit betrof in geen geval een geldig argument: het was immers duidelijk dat het opbouwen van de nodige judiciële capaciteit in de plaatselijke landen, volgens het regionaal vervolgingsmodel, gevoelig langer kon duren en bovendien geen garanties bood op concrete resultaten.²⁷⁹¹

²⁷⁸⁶ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 36 en 48-49; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 63-64; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 43.

²⁷⁸⁷ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 43.

²⁷⁸⁸ Technisch gezien werd dit tribunaal wel opgericht door een resolutie van de VN-Veiligheidsraad, maar deze resolutie implementeerde een overeenkomst tussen de Verenigde Naties en Libanon waar lang over onderhandeld werd (zie Resolutie 1757 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 mei 2007), *UN Doc. S/RES/1757* (2007); M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 61).

²⁷⁸⁹ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 47-48.

²⁷⁹⁰ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 47; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 61-64.

²⁷⁹¹ Zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 25.

3.3.2.2.4 Toepasselijk recht

Een vierde beweerd pijnpunt betrof het toepasselijk recht: er werd druk gespeculeerd over het materieel en procedureel recht dat het internationaal piraterijtribunaal zou hanteren.²⁷⁹² De voorkeur voor de relevante bepalingen van het Internationaal Zeerechtverdrag als overkoepelend kader was logisch, maar de aangehaalde tekortkomingen waren nefast en zouden best verholpen worden om de impact van het beoogd piraterijtribunaal te maximaliseren. Er heerst daarnaast een algemene overtuiging dat de *SUA Convention* beter zou moeten worden aangewend en ook de *Hostage-Taking Convention*, *Terrorist Financing Convention* en *Convention Against Transnational Organized Crime* leken nuttige instrumenten om het toepasselijk recht van het piraterijtribunaal aan te vullen.²⁷⁹³ In de context van planning en financiering van piraterij zou men een beroep kunnen doen op algemeen erkende juridische concepten als '*joint criminal enterprise*', '*common purpose*' en '*aiding and abetting*' en procedurebepalingen en bewijsregels konden overgenomen worden uit de statuten van bestaande internationale tribunalen²⁷⁹⁴, maar er bleef een grote lacune bestaan: er waren geen internationale strafrechtelijke normen met betrekking tot piraterij, aangezien dat aan de staten werd overgelaten. Er zou dus nog een passend regime en een geschikte strafmaat uitgewerkt moeten worden, maar gelet op het gebrek aan uniformiteit tussen de piraterijwetgeving van de verschillende landen leek dit allerm minst evident.

3.3.2.2.5 Financiële last

Een vijfde populair bezwaar tegen de oprichting van een internationaal piraterijtribunaal had betrekking op het prijskaartje: gelet op de ervaringen met de eerdere internationale tribunalen was dit misschien wel de meest gerechtvaardigde bezorgdheid, maar het diende allerm minst als een onoverkomelijk obstakel te worden bestempeld.²⁷⁹⁵ Eerst en vooral leek het maar logisch dat de voortdurend terugkerende retoriek omtrent het belang van de vervolging van piratenkopstukken en -financiers eindelijk ondersteund werd door concrete maatregelen, zodat deze verklaringen niet van elke betekenis ontdaan werden. Ten tweede zouden er in elk geval financiële inspanningen moeten worden geleverd: het regionaal vervolgingsmodel bracht bijvoorbeeld ook grote kosten met zich mee en schonk minder zekerheid qua rendement, aangezien er heel wat geld en tijd nodig zouden zijn om enkel nog maar in Puntland en Somaliland in adequate vervolging van *low level*-piraten te kunnen voorzien.²⁷⁹⁶ Ten derde moest er nogmaals op gewezen worden dat het beoogd piraterijforum niet noodzakelijk de oprichting van een volwaardig internationaal straftribunaal als het *International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia* hoefde in te houden: zelfs een kleiner initiatief zoals het *Sierra Leone Special Court* of het *Special Tribunal for Lebanon* was niet absoluut vereist, aangezien er heel wat mogelijkheden waren en men volledig vrij was in de vormgeving van het

²⁷⁹² Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 36; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 44.

²⁷⁹³ *Infra* VI.2.1.4.

²⁷⁹⁴ Zie o.a. Rules of Procedure and Evidence of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (8 juli 2015), *UN Doc. IT/32/Rev.50* (2015); K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 44.

²⁷⁹⁵ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010) 49-50; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 44-45.

²⁷⁹⁶ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 4; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 44.

berechtingsmechanisme.²⁷⁹⁷ Critici die enorme, aanhoudende financiële inspanningen vreesden, dienden dus te beseffen dat het niet noodzakelijk zo grootschalig en kapitaalintensief moest zijn. Ten vierde diende opgemerkt te worden dat er zich binnen de piraterijcontext uiteenlopende creatieve mogelijkheden aandienden om de financiering te verhogen: niet enkel lidstaten konden bijdragen leveren, want ook de scheepvaartsector en andere stakeholders hadden belang bij dergelijke maatregelen. Het VN-budget, steunend op proportionele contributies van de lidstaten, zou aangevuld kunnen worden door financiële tegemoetkomingen van rederijen, *protection and indemnity (P&I) clubs* en vlaggenstaten die voorheen slechts minimale inspanningen leverden.²⁷⁹⁸ Dit idee werd reeds gesuggereerd in het *Lang*-rapport om het ‘*free riding*’-fenomeen tegen te gaan: elke actor die voordeel haalt uit adequate vervolging en berechting van piraten, zou zich moeten engageren om dit mogelijk te maken.²⁷⁹⁹ Als vijfde argument kon ten slotte aangebracht worden dat de bijkomende investeringen voor de creatie van een gemiddeld internationaal berechtingsmechanisme voor piraterij nog steeds onrustwekkend veel lager zouden liggen dan de economische en menselijke kost dat dit globaal misdaadfenomeen met zich meebracht.²⁸⁰⁰

3.3.2.2.6 Overige tegenargumenten

Ten slotte werden nog enkele andere overwegingen aangehaald om de wenselijkheid of haalbaarheid van een internationaal piraterijtribunaal in vraag te stellen, maar deze konden relatief makkelijk ontkracht worden. Zo was men blijkbaar bezorgd dat een internationaal berechtingsmechanisme inzake piraterij te afhankelijk zou zijn van de medewerking van staten bij de arrestatie, het onderzoek en de overdracht van verdachten, maar het was duidelijk dat dit een probleem was waarmee alle internationale straftribunalen geconfronteerd werden.²⁸⁰¹ Het verschil met de bestaande situatie was gering, aangezien regionale staten, derde landen en internationale organisaties sterk afhankelijk waren van onderlinge samenwerking om de vervolging en bestraffing van piraterij tot een goed einde te brengen. Onder hoofdstuk VII van het VN-Handvest kon de VN-Veiligheidsraad bovendien de medewerking van lidstaten aan een dergelijk berechtingsmechanisme eisen en een tribunaal met dagvaardingsbevoegdheid zou in elk geval minder afhankelijk moeten zijn van internationale samenwerking dan nationale rechtbanken in de bestaande omstandigheden waren: een verzoek ten aanzien van een bepaalde staat zou niet gebaseerd moeten worden op onderlinge verdragen inzake wederzijdse rechtshulp, maar zou gesteund kunnen worden op de bindende bevoegdheden die het piraterijforum bij de oprichting door de VN-Veiligheidsraad werden toegekend.²⁸⁰² Regelingen met betrekking tot de overdracht van piraterijverdachten en veroordeelde

²⁷⁹⁷ Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 45.

²⁷⁹⁸ Zie K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 46.

²⁷⁹⁹ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 45.

²⁸⁰⁰ Zie Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 45; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 44 en 46-47.

²⁸⁰¹ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 47; K. SCOTT, “Prosecuting Pirates”, 47.

²⁸⁰² Zie artikel 1, 16, 18 en 29 Statute of the International Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of the Former Yugoslavia since 1991 (3 mei 1993), *UN Doc. S/25704/Annex* (1993); artikel 1, 15, 17 en 28 Statute of the International Criminal Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Genocide and Other Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of Rwanda and Rwandan citizens responsible for genocide and other such violations committed in the territory of neighbouring States, between 1 January 1994

piraten zouden ook amper verschillen van de bestaande varianten en de transfers zouden zelfs veel vlotter en transparanter kunnen verlopen, aangezien ze rechtstreeks zouden voortvloeien uit het statuut van het internationaal piraterijtribunaal en de lidstaten internationaalrechtelijk gebonden zouden zijn.²⁸⁰³ Met de wenselijke focus op de vervolging en berechting van piratenleiders en -financiers zou het aantal overdrachten in elk geval beperkt moeten zijn en dus weinig problemen veroorzaken.

Het werd ook al vaak aangebracht dat een internationaal tribunaal met een tijdelijk karakter nood zou hebben aan een voltooiingsstrategie, maar los van de vraag of het beoogd piraterijforum al dan niet permanent zou zijn, leek het ontwikkelen van een dergelijke regeling alvast weinig problemen op te leveren: zelfs zonder vooraf vastgelegde einddatum zou er aan de hand van periodieke evaluaties van de voortgang van het tribunaal een gepast voltooiingsschema opgesteld kunnen worden.²⁸⁰⁴ Een laatste foute veronderstelling omtrent een berechtingsmechanisme op basis van een resolutie van de VN-Veiligheidsraad was dat het volledig internationaal zou zijn en alle rechters, aanklagers en personeel noodzakelijk geselecteerd zouden moeten worden door de Verenigde Naties: hoewel het waarschijnlijk leek dat de voornaamste rechters, aanklagers en het leidinggevend personeel zouden worden aangewezen door de VN, stond niets de rekrutering van personeel van de plaatselijke staten in de weg en zou dit kunnen bijdragen tot judiciële capaciteitsuitbouw in de regio.²⁸⁰⁵

3.3.2.3 Voordelen

3.3.2.3.1 Neutralisatie huidige pijnpunten

Zoals hiervoor werd aangetoond, dienden geen van de aangehaalde tegenargumenten weerhouden te worden als onweerlegbare redenen om niet over te gaan tot de oprichting van een internationaal piraterijtribunaal en was het opvallend dat het merendeel allerm minst onderbouwd was. Het idee van een internationaal piraterijtribunaal was dus niet zo absurd, onhaalbaar of onwenselijk als men deed geloven: doordat het uiteenlopende vormen kon aannemen, was er heel wat flexibiliteit om een berechtingsmechanisme op maat te ontwikkelen en het initiatief zou alvast heel wat van de eerder besproken pijnpunten kunnen uitwissen. De discussies rond artikel 105 *LOSC* binnen het kader van de overdrachtsproblematiek zouden alvast van de baan zijn, aangezien een overdracht van

and 31 December 1994 (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955/Annex* (1994); Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 47.

²⁸⁰³ Zie artikel 19-20 en 27-29 Statute of the International Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of the Former Yugoslavia since 1991 (3 mei 1993), *UN Doc. S/25704/Annex* (1993); artikel 18-19 en 26-28 Statute of the International Criminal Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Genocide and Other Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of Rwanda and Rwandan citizens responsible for genocide and other such violations committed in the territory of neighbouring States, between 1 January 1994 and 31 December 1994 (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955/Annex* (1994); Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 36.

²⁸⁰⁴ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 36 en 51; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 47.

²⁸⁰⁵ Zie Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010), 35; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 47.

piraterijverdachten aan het internationaal tribunaal expliciet voorzien zou kunnen worden in de oprichtingsbepalingen en dit alle twijfels omtrent de legaliteit van dergelijke acties zou neutraliseren.²⁸⁰⁶ Door de internationale ondersteuning en expertise zou men waarschijnlijk ook beter opgewassen zijn tegen de problemen op vlak van bewijs en mensenrechtenschendingen tijdens de opsluiting, vervolging en berechting van piraterijverdachten leken heel wat minder plausibel.²⁸⁰⁷ Een internationaal piraterijtribunaal zou daarnaast een belangrijke stap kunnen betekenen om de straffeloosheid van piratenkopstukken en -financiers uit de wereld te helpen en zou in elk geval voor een consistentere strafmaat kunnen zorgen.²⁸⁰⁸ Indien men tevens *armed robbery against ships* onder de bevoegdheid van het tribunaal zou brengen, kon ten slotte de onmacht van bepaalde kuststaten omzeild worden om ook in dergelijke situaties in adequate vervolging te voorzien.²⁸⁰⁹

3.3.2.3.2 Bijkomende pluspunten

Los van het elimineren of mitigeren van de vermelde pijnpunten, leek een internationaal piraterijtribunaal ook nog een aantal andere voordelen op te leveren. In tegenstelling tot *INTERPOL* en de *UNODC* zou men over effectieve onderzoeks- en vervolgingsbevoegdheden beschikken, waaronder het recht om getuigen op te roepen, huiszoekingen uit te laten voeren, bewijsmateriaal op te vragen, tenlasteleggingen te formuleren en aanhoudingsbevelen uit te vaardigen.²⁸¹⁰ Hoewel de nationale autoriteiten uiteraard ook hun bevoegdheden bleven behouden om in het onderzoek en de vervolging van piraterij te voorzien, zou men met de creatie van een internationaal piraterijtribunaal een nieuwe trend inzetten: één centrale figuur, in de vorm van de internationale aanklager bij het tribunaal, zou het voortouw nemen en zich als de emanatie van de internationale piraterijvervolgingsstrategie profileren, met positieve gevolgen voor de coördinatie, focus en bereidwilligheid onder de geëngageerde staten en stakeholders.²⁸¹¹ Het uitgestraald gezag zou de druk op Somalië verhogen om piratenkopstukken op te sporen en over te dragen en de werkzaamheden van het piraterijtribunaal konden de toon zetten voor nationale vervolgings- en berechtingsinspanningen. Voortbouwend op de ervaring van de eerder opgerichte internationale tribunalen zou het piraterijforum in elk geval toegankelijker zijn voor geschreven getuigenissen of verklaringen via videolink en weinigen twijfelden aan de voordelen van gerichte middelenvoorziening, specialisatie en ervaringsverwerving: het capaciteitsgebrek bij de plaatselijke landen, het beperkt aantal piraterijberechtingen in extraregionale staten en de uitblijvende vervolgingen van de leidinggevende figuren binnen de piraterijnetwerken verhinderden de ontwikkeling van expertise en optimale praktijken op vlak van piraterijvervolging, maar een internationaal piraterijtribunaal zou hiervoor een ideaal platform kunnen bieden.²⁸¹²

²⁸⁰⁶ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 60; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 47.

²⁸⁰⁷ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 60; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 45-48.

²⁸⁰⁸ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 48.

²⁸⁰⁹ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 60.

²⁸¹⁰ Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 48.

²⁸¹¹ Zie o.a. Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011), 46.

²⁸¹² Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 48.

3.3.3 Internationaal Strafhof

3.3.3.1 Algemeen

Een andere mogelijkheid was een bevoegdheidsuitbreiding van het Internationaal Strafhof (*International Criminal Court of ICC*)²⁸¹³ in Den Haag, wat evenwel een aanpassing van het Statuut van Rome²⁸¹⁴ zou vereisen.²⁸¹⁵ Het Internationaal Strafhof is enkel bevoegd voor oorlogsmisdrijven, misdaden tegen de menselijkheid, genocide en agressie, maar alles was aanwezig om deze rechtsmacht uit te breiden tot piraterijzaken.²⁸¹⁶ Sommigen suggereerden dat piraterijzaken waarbij er sprake was van onrechtmatige toe-eigening van eigendommen, illegale opsluiting, gijzeling en opzettelijke doodslag als oorlogsmisdaden zouden kunnen worden beschouwd en zo rechtstreeks onder de bevoegdheid van het Internationaal Strafhof zouden kunnen vallen, maar het werd reeds aangetoond dat het vergezocht en onwenselijk zou zijn om dergelijke sporadische geweldsmisdrijven gelijk te stellen met een gewapend conflict.²⁸¹⁷ Enkelingen gingen zelfs zover om piraterij als misdaad tegen de menselijkheid te bestempelen, maar dit overschreed ook duidelijk de begripsbepaling van deze categorie misdrijven.²⁸¹⁸ Er zou in elk geval telkens een *ad hoc*-beslissing nodig zijn die slechts in zeer uitzonderlijke gevallen tot bevoegdheid van het Internationaal Strafhof zou leiden, waardoor het niet als een oplossing kon worden gezien en een formele bevoegdheidsuitbreiding wel degelijk noodzakelijk bleek.²⁸¹⁹

²⁸¹³ Website: www.icc-cpi.int.

²⁸¹⁴ Zie Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367.

²⁸¹⁵ Zie R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 182; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 78-81; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 577; Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 197-241; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 83-84; M. SILVA, "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 577; M. BOOT, "Pirates, Then and Now: How Piracy was Defeated in the Past and Can Be Again", *Foreign Affairs* 2009, 107.

²⁸¹⁶ Zie artikel 5 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367.

²⁸¹⁷ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 78; C. TOTTEN en M. BERNAL, "Somali Piracy: Jurisdictional Issues, Enforcement Problems and Potential Solutions", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 402 en 419; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 77-78.

²⁸¹⁸ Zie artikel 7 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367; Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 234; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 77-78.

²⁸¹⁹ Gelet op de enorme globale impact van piraterij en de machteloze houding van bepaalde getroffen staten en geïnspireerd door het complementariteitsprincipe, zagen sommigen zelfs een indirecte rechtsbasis voor juridische interventie in de *responsibility to protect (R2P)*, een voorgestelde internationale rechtsnorm die grofweg stelt dat er beperkingen mogelijk zijn op de soevereiniteit en krachtdadige acties van de internationale gemeenschap toelaat indien een staat er niet in slaagt om zijn internationale verplichtingen na te komen en de plaatselijke bevolking te beschermen (zie artikel 17 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367; Implementing the responsibility to protect - Report of the Secretary-General (12 januari 2009), *UN Doc. A/63/677* (2009); K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 36).

3.3.3.2 Bevoegdheidsuitbreiding

Met het oog op een bevoegdheidsuitbreiding dienden verschillende opties zich aan, maar de meest voor de hand liggende mogelijkheid was de amendering van het Statuut van Rome.²⁸²⁰ Deze procedure zou echter lang kunnen aanslepen: indien er geen consensus kan worden bereikt, is een meerderheid van twee derden vereist om het amendement aan te nemen en de wijzigingen treden slechts één jaar na de ratificatie van het amendement in werking voor de goedkeurende staten.²⁸²¹ Zolang de bepalingen niet in werking treden, kan het Internationaal Strafhof uiteraard geen verdachten berechten voor de betrokken misdrijven en het is onmogelijk om misdrijven die voor de inwerkingtreding van het amendement gepleegd werden te behandelen: het Statuut van Rome stipuleert duidelijk dat niemand strafrechtelijk aansprakelijk kan worden gesteld voor handelingen die voor de inwerkingtreding werden gesteld.²⁸²² Sommigen argumenteerden dat dit enkel betrekking heeft op de inwerkingtreding van het Statuut zelf en niet geldt voor nieuwe misdrijven die via een amendement werden ingevoerd, maar een ander artikel van het Statuut van Rome neemt alle twijfel weg: een persoon kan enkel strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld indien zijn daden op het moment dat ze werden gesteld een misdrijf uitmaakten dat onder de jurisdictie van het Internationaal Strafhof viel (*nullum crimen sine lege*).²⁸²³

Om de vereiste meerderheid en de bekrachtigingstermijn van een amendement te ontwijken, bestond er ook een makkelijker alternatief: er kon namelijk voor de creatie van een optioneel protocol gekozen worden, dat enkel zou gelden voor de staten die ermee akkoord gingen en bijgevolg minder onderhandelingen en rompslomp behoeft.²⁸²⁴ Het was natuurlijk wel de vraag of een dergelijk protocol zin zou hebben indien slechts een beperkt aantal landen het zou ratificeren. Een resolutie van de VN-Veiligheidsraad, waarin het Internationaal Strafhof zou worden aangewezen als bevoegde rechter, kon volgens sommigen ook voor een bevoegdheidsuitbreiding zorgen en had als voordeel dat alle VN-lidstaten gebonden zouden zijn, waaronder ook Somalië dat geen partij is van het Statuut van Rome, maar deze methode werd niet door iedereen aanvaard.²⁸²⁵

²⁸²⁰ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 79; Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 232.

²⁸²¹ In principe treedt een aangenomen amendement voor alle verdragsstaten in werking vanaf het verstrijken van een jaar nadat zeven achtsten van de staten het geratificeerd hebben en wordt voorzien in een opzegmogelijkheid voor staten die er niet mee akkoord gaan, maar voor wijzigingen van de materiële bevoegdheid van het Internationaal Strafhof is dit niet het geval: het Hof oefent de aangepaste jurisdictie niet uit tegen staten die het amendement niet hebben aangenomen, aangezien deze niet onder het nieuw regime vallen (zie artikel 121, §3-6 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367).

²⁸²² Zie artikel 24 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367.

²⁸²³ Zie artikel 22 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367.

²⁸²⁴ Zie Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 232-233; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 79-80.

²⁸²⁵ Zie noot 2617.

3.3.3.3 Afweging

3.3.3.3.1 Pro

Als eerste misdaad ooit waaraan universele jurisdictie werd gekoppeld, leek een dergelijke bevoegdheidstoewijzing niet onlogisch: daders en slachtoffers bezitten uiteenlopende nationaliteiten, de misdaad voltrekt zich niet op het grondgebied van één bepaalde staat en het fenomeen treft duidelijk de gehele internationale gemeenschap.²⁸²⁶ Het bezwaar dat piraterij oorspronkelijk niet in het oprichtingsstatuut werd opgenomen, aangezien het toen niet als een grote bedreiging en evenmin als een voldoende ernstige misdaad werd beschouwd, mocht volgens de aanhangers van dit voorstel dan ook niet verhinderen dat het in de toekomst wel onder de bevoegdheid van het Internationaal Strafhof werd geplaatst.²⁸²⁷ Via een additioneel protocol zou de wijziging snel kunnen worden doorgevoerd, het Hof beschikte over toereikende capaciteit en infrastructuur om de bijkomende piraterijzaken te behandelen en er stelde zich geen probleem van definiëring, aangezien het piraterijbegrip duidelijk omschreven werd in het Internationaal Zeerechtverdrag.²⁸²⁸ Gevallen van *armed robbery against ships* zouden ook onder de jurisdictie van het Internationaal Strafhof gebracht kunnen worden, maar dan zou men wel in een duidelijke definitie moeten voorzien.

Het complementair regime van het Internationaal Strafhof, dat de bevoegdheid van de nationale rechtbanken aanvult en pas ter hulp schiet als men niet bereid en in staat is om de voorgelegde zaak adequaat te vervolgen en berechten, zou volgens sommigen de ideale oplossing zijn om de sfeer van straffeloosheid te doorbreken en orde op zaken te stellen.²⁸²⁹ De onwil of onmacht van staten wordt breed geïnterpreteerd: het kan gaan van een tekort aan financiële middelen, onvolkomenheden in het judicieel systeem of een gebrek aan garanties op een eerlijk proces, tot onvermogen om de mensenrechtelijke standaarden na te leven, onrechtmatige vertraging van de zaak, afwezigheid van relevante strafbepalingen in de nationale wetgeving of onkunde bij het verzamelen van bewijsmateriaal. Het Internationaal Strafhof treedt doorgaans op na een doorverwijzing door een verdragspartij of de VN-Veiligheidsraad, maar kan ook in actie schieten nadat de aanklager van het Internationaal Strafhof uit eigen beweging een onderzoek instelt.²⁸³⁰ Overeenkomstig het ‘*most responsible*’-criterium zou het Internationaal Strafhof voornamelijk focussen op de vervolging en berechting van leidinggevende figuren binnen het piraterijnetwerk, aangezien het grote volume piraterijzaken en de daaraan gekoppelde werklust anders onhoudbaar zouden worden. Sommigen meenden dat de geringe output van het tribunaal erop wees dat het Internationaal Strafhof niet

²⁸²⁶ Zie Y. M. DUTTON, “Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court”, *Chicago Journal of International Law* 2010, 233-234.

²⁸²⁷ Zie Y. M. DUTTON, “Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court”, *Chicago Journal of International Law* 2010, 236-240; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, “Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates”, *Marine Affairs Program* 2012, 67.

²⁸²⁸ Zie artikel 21, §1, b) Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367.

²⁸²⁹ Zie artikel 17, §1, a) en §2-3 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 80; Y. M. DUTTON, “Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court”, *Chicago Journal of International Law* 2010, 235-236.

²⁸³⁰ Zie artikel 13-15 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367.

geschikt was als berechtingsforum voor piraterij, maar indien men de uitvoerende pionnen links liet liggen en enkel mikte op de actoren die hoger in de hiërarchie stonden, kon dit argument gerust genegeerd worden.²⁸³¹ Een andere beslissing zou alvast niet logisch zijn: *low level*-piraten werden bij voorkeur nog steeds berecht door de plaatselijke landen en andere bereidwillige staten, want grote vertragingen en bijkomende kosten voor het Internationaal Strafhof moesten absoluut vermeden worden.²⁸³²

Critici stelden dat er geen maritieme expertise aanwezig was en dat het Internationaal Strafhof bijgevolg onbekwaam was om piraterijzaken te behandelen, maar het moest benadrukt worden dat het in essentie om strafzaken ging, weliswaar met betrekking tot misdrijven op zee: niemand kon betwisten dat het Internationaal Strafhof op dat vlak over meer dan voldoende kennis en ervaring beschikt en de creatie van een aparte kamer voor piraterijzaken zou voor de ontwikkeling van relevante expertise zorgen en de vertraging van algemene zaken vermijden.²⁸³³ Zoals vaak het geval is bij een internationale rechtbank, zou de bevoegdheidsuitbreiding uiteraard extra kosten meebrengen om verdachten, getuigen en bewijsmateriaal te transporteren en tolken te voorzien, maar dit zou geen onoverkomelijk probleem mogen vormen. Berechtingen ter plaatse via één of meerdere piraterijkamers in de getroffen regio's, wat niet expliciet wordt toegelaten maar evenmin wordt uitgesloten²⁸³⁴, zouden dergelijke zorgen zelfs grotendeels ontwijken.²⁸³⁵

3.3.3.2 Contra

De gesuggereerde bevoegdheidsuitbreiding van het Internationaal Strafhof kende ook heel wat tegenstanders, die sceptisch stonden tegenover de bekwaamheid van het tribunaal in piraterijzaken en de wenselijkheid daarvan in twijfel trokken: ze meenden dat het te moeilijk zou zijn om alle verdachten, slachtoffers en getuigen van de wijdverspreide piraterijaanvallen, die overal ter wereld voorkomen en waarbij mensen met uiteenlopende nationaliteiten en verblijfplaatsen betrokken zijn, samen te krijgen in Den Haag of voorspelden dat dit in elk geval grote kosten met zich mee zou brengen.²⁸³⁶ Dit argument kon uiteraard tegen verschillende alternatieve vervolgingsstrategieën inzake piraterij gebruikt worden, maar gelet op de *high profile*-zaken die het Internationaal Strafhof bij voorkeur zou behandelen, moest er in deze context iets meer gewicht aan toegekend worden.

²⁸³¹ Het Internationaal Strafhof klaagde na 15 jaar nog maar 41 personen aan en werkte slechts 17 strafzaken af, terwijl er tussen 2006 en 2011 meer dan 1050 piraten veroordeeld werden in de nationale rechtbanken van twintig landen (zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 80-81; Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012), 4-5; "Ten Years, \$900m, One Verdict: Does The ICC Cost Too Much", BBC News, 14 maart 2012).

²⁸³² Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 80-81; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 67.

²⁸³³ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 78; Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 233.

²⁸³⁴ Er wordt enkel bepaald dat de berechting doorgaat in het Internationaal Strafhof, tenzij anders wordt beslist (zie artikel 62 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367).

²⁸³⁵ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 78; Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 233.

²⁸³⁶ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 78; Y. M. DUTTON, "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 225-228.

Een ander pijnpunt was de negatieve perceptie van het Internationaal Strafhof door de Afrikaanse bevolking: veel Afrikanen zagen het tribunaal als een bevooroordeelde instantie en een instrument van westers imperialisme, gevoed door de overtuiging dat enkel leiders van kleine, zwakke staten werden aangepakt terwijl hun evenknieën uit rijke, machtige landen steeds vrijuit gingen.²⁸³⁷ Afrika werd al te vaak als het mikpunt gezien van het Internationaal Strafhof, dat ondanks zijn globaal mandaat voornamelijk situaties in Afrika aan de kaak stelde, en men overwoog om zich terug te trekken uit het Statuut van Rome: de kwestie werd reeds besproken binnen de Afrikaanse Unie en aangekaart op de Algemene Vergadering van de VN. Dit wantrouwen ten opzichte van het Internationaal Strafhof was uiteraard nefast met het oog op de voorgestelde bevoegdheidsuitbreiding, aangezien piraterij voornamelijk rond de Oost- en West-Afrikaanse kust hoge toppen scheerde. Het was absoluut noodzakelijk dat er voldoende draagvlak was bij de Afrikaanse staten, want een vijandige houding ten aanzien van het Internationaal Strafhof zou broodnodige medewerking met het tribunaal verhinderen en het volledige project doen mislukken. De afhankelijkheid van de politieke wil van de betrokken staten bleef namelijk een probleem voor alle berechtingsalternatieven, aangezien er geen internationale politie-eenheid was om gevolg te geven aan uitgevaardigde aanhoudingsbevelen.²⁸³⁸ Er geldt weliswaar een algemene verplichting om medewerking te verlenen aan het onderzoek en de vervolging van misdrijven die binnen de bevoegdheid van het Internationaal Strafhof vallen, maar dit kan helaas moeilijk afgedwongen worden.²⁸³⁹ Voor minderjarige piraterijverdachten bood het Internationaal Strafhof ook geen oplossing, aangezien het Statuut van Rome expliciet vermeldt dat het tribunaal niet over jurisdictie beschikt om personen te berechten die op het moment van het plegen van het misdrijf onder de 18 jaar waren.²⁸⁴⁰

3.3.4 Internationaal Zeerechttribunaal

3.3.4.1 Algemeen

Een andere optie was het schenken van rechtsmacht aan het Internationaal Zeerechttribunaal (*International Tribunal for the Law of the Sea of ITLOS*)²⁸⁴¹ in Hamburg, waar de nodige maritieme expertise reeds aanwezig was, maar zwaar gesleuteld zou moeten worden aan de oprichtingsbepalingen.²⁸⁴² De internationale rechtbank oordeelt namelijk enkel over interstatelijke maritieme geschillen omtrent de implementatie of interpretatie van het Internationaal Zeerechtverdrag.²⁸⁴³ ‘Individuele zaken’ kunnen slechts voor het Internationaal Zeerechttribunaal

²⁸³⁷ Zie o.a. K. ROTH, “Africa Attacks the International Criminal Court”, *Human Rights Watch*, 14 januari 2014.

²⁸³⁸ Zie M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 80.

²⁸³⁹ Zie artikel 86 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367.

²⁸⁴⁰ Zie artikel 26 Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, BS 1 december 2000, 40367.

²⁸⁴¹ Website: www.itlos.org.

²⁸⁴² Zie Annex VI LOSC; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 378-382; M. S. KARIM, “Prosecution of Maritime Pirates”, 76-78; C. THEDWAL, “Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy”, *Georgetown Journal of International Law* 2010, 517; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, “Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates”, *Marine Affairs Program* 2012, 67-68.

²⁸⁴³ Zie artikel 20-21 Annex VI LOSC; artikel 286-288 LOSC.

worden gebracht indien men vertegenwoordigd wordt door de vlaggenstaat²⁸⁴⁴, maar het bleek reeds meermaals dat vlaggenstaten er op basis van hun algemene rechten en verplichtingen toe gehouden zijn om dergelijke zaken te ondersteunen, ongeacht de nationaliteiten die aanwezig waren op het betrokken schip.²⁸⁴⁵ Tijdens de ontwikkeling van de statuten van het Internationaal Zeerechttribunaal werd nooit beoogd om het als straftribunaal te laten fungeren, maar er was heel veel zeerechtelijke expertise aanwezig die zich ook zou kunnen ontfemen over piraterijzaken.²⁸⁴⁶ Het bleef echter de vraag of men ook bereid en bekwaam was om strafzaken te behandelen en de bestaande jurisdictieregeling liet dit in elk geval niet toe.

3.3.4.2 Bevoegdheidsuitbreiding

Amendering van het Internationaal Zeerechtverdrag, dat de statuten van het Internationaal Zeerechttribunaal bevat, oogde zwaar, aangezien wijzigingen aan deze bepalingen aan hogere standaarden onderworpen worden: dergelijke amendementen treden pas in werking één jaar na de ratificatie door drie vierden van de verdragspartijen.²⁸⁴⁷ Een aanvullend protocol leek een vlottere manier om de bevoegdheid van de rechtbank uit te breiden naar strafzaken tegen piraterijverdachten, maar toewijzing van jurisdictie via een resolutie van de VN-Veiligheidsraad bleek volgens sommigen ook een optie.²⁸⁴⁸ Het laatste standpunt steunde op de veronderstelling dat het Internationaal Zeerechttribunaal reeds over de bevoegdheid *ratione materiae* beschikte en dat de bevoegdheid *ratione personae* via een resolutie van de Veiligheidsraad kon worden uitgebreid naar piraterijverdachten, maar velen betwistten dat er materiële jurisdictie was en betwijfelden ook of de bevoegdheid *ratione personae* op die manier kon worden aangepast, aangezien de globale piraterij niet als een bedreiging van de internationale vrede en veiligheid werd gekwalificeerd door de VN.²⁸⁴⁹ Voor de vervolging en berechting van Somalische piraterijverdachten zou dit misschien een oplossing kunnen vormen, aangezien de Somalische piraterij in combinatie met de problematische toestand van het land reeds als dusdanig werd aangemerkt²⁸⁵⁰, maar voor piraterijverdachten uit andere delen van de wereld zou dit dus zeer betwistbaar zijn.

²⁸⁴⁴ Cf. Internationaal Zeerechttribunaal, *M/V 'Saiga' (No 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, Judgment, Case No. 2, ICGJ 336 (1 juli 1999).

²⁸⁴⁵ Zie o.a. artikel 94 LOSC; J. M. ISANGA, "Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes", *American University Law Review* 2009, 1302-1303.

²⁸⁴⁶ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 76-77; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 68.

²⁸⁴⁷ Het verschil met andere amendementen, die 30 dagen na de ratificatie door twee derden van de verdragspartijen in werking treden, is wel dat aangenomen amendementen met betrekking tot het statuut van het Internationaal Zeerechttribunaal op alle verdragspartijen van toepassing zijn en dus niet enkel voor de goedkeurende staten gelden (zie artikel 316, §5 LOSC; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 42-43).

²⁸⁴⁸ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 77; J. M. ISANGA, "Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes", *American University Law Review* 2009, 1314.

²⁸⁴⁹ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 77; C. THEDWAL, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 518; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 67.

²⁸⁵⁰ *Supra* II.1.3.1.2.

3.3.4.3 Afweging

3.3.4.3.1 Pro

Het werd reeds meermaals verklaard dat het Internationaal Zeerechttribunaal zijn potentieel niet ten volle benutte: voormalige voorzitters Rüdiger Wolfrum en José Luis Jesus gaven in het verleden al aan dat de aanwezige capaciteit en expertise gerust toeliet om meer zaken met betrekking tot internationaal zeerecht te behandelen.²⁸⁵¹ Ook hier zou men de bevoegdheid terwijl kunnen uitbreiden naar gelijkaardige misdaden in de territoriale zee van staten om lacunes te vermijden: *armed robbery against ships* werd weliswaar niet opgenomen in het Internationaal Zeerechtverdrag, maar volgens het statuut van het Internationaal Zeerechttribunaal kan de instantie zich bij consensus van de verdragspartijen ook uitspreken over andere materie of verdragen die inhoudelijk binnen het bereik van het Internationaal Zeerechtverdrag vallen.²⁸⁵² Het leek wenselijk om net zoals het Internationaal Strafhof met een complementaire bevoegdheid te werken, zodat staten konden kiezen om gearresteerde piraterijverdachten zelf te berechten of dit aan het Internationaal Zeerechttribunaal over te laten.²⁸⁵³

Het Internationaal Zeerechttribunaal past het Internationaal Zeerechtverdrag toe en alle andere internationaalrechtelijke regels die daar niet strijdig mee zijn.²⁸⁵⁴ De verbondenheid tussen piraterij en internationaal zeerecht is groot en een dergelijke bevoegdheidsuitbreiding van het Internationaal Zeerechttribunaal leek dus allerminst een onlogische stap: aan piraterij gerelateerde kwesties of rechtsvragen, zoals de afbakening van de territoriale zee en illegale visserij, zouden zo ook behandeld kunnen worden en moesten niet noodgedwongen achterwege worden gelaten.²⁸⁵⁵ Een extra voordeel was de mogelijke oprichting van bijkomende kamers, die hun zaken niet noodzakelijk in Hamburg dienden te behandelen: in de statuten wordt expliciet bepaald dat het Internationaal Zeerechttribunaal zijn werkzaamheden ergens anders mag uitoefenen, indien het dat wenselijk acht.²⁸⁵⁶ Kamers met minimaal drie rechters en vergezeld door gespecialiseerde juristen zouden zich in de piraterijgevoelige regio's kunnen vestigen om de zaak in de nabijheid van getuigen en bewijsmateriaal te analyseren, wat tal van voordelen oplevert.²⁸⁵⁷ Voorstanders van dit concept waren wel nog verdeeld over het al dan niet permanent karakter van dergelijke piraterijkamers: een optie waarbij de VN-Veiligheidsraad op elk ogenblik kon voorzien in de stopzetting van bepaalde

²⁸⁵¹ Zie C. THEDWAL, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 517; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 67-68.

²⁸⁵² Zie artikel 22 Annex VI LOSC.

²⁸⁵³ Zie o.a. C. THEDWAL, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 520.

²⁸⁵⁴ Zie artikel 293 LOSC; artikel 23 Annex VI LOSC.

²⁸⁵⁵ Zie artikel 138 Rules of the International Tribunal for the Law of the Sea (17 maart 2009), *UN Doc. ITLOS/8* (2009); C. THEDWAL, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 516-517.

²⁸⁵⁶ Zie artikel 1, §3 Annex VI LOSC.

²⁸⁵⁷ Zie artikel 15 Annex VI LOSC; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 77; C. THEDWAL, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 517.

kamers en nieuwe exemplaren kon opzetten in de meest geteisterde gebieden leek aantrekkelijk, aangezien het grillig karakter van de moderne mondiale piraterij om enige flexibiliteit vraagt.²⁸⁵⁸

3.3.4.3.2 Contra

Indien de besproken bevoegdheidsuitbreiding van het Internationaal Zeerechttribunaal gerealiseerd zou worden, zou absoluut voorzien moeten worden in een akkoord met de Verenigde Staten, aangezien deze geen volwaardig lid zijn van het Internationaal Zeerechtverdrag en hun betrokkenheid zeker vereist lijkt.²⁸⁵⁹ Velen stelden zich ook vragen bij de meerwaarde van de gepropageerde expertise van het Internationaal Zeerechttribunaal: de rechters mochten dan wel over enorm veel kennis en ervaring beschikken met betrekking tot interstatelijke geschillen inzake maritieme grenzen, mariene rijkdommen of interpretatie van verdragen, maar het leek twijfelachtig of deze wel bekwaam zouden blijken om individuele strafzaken te behandelen.²⁸⁶⁰ Dit probleem kon deels opgevangen worden door de creatie van gespecialiseerde piraterijkamers, zodat enkel rechters die over piraterijkennis en strafrechtelijke expertise beschikken zich over dergelijke zaken zouden ontfemen, maar het bleef toch een opvallend pijnpunt.

Er doken ook nog enkele praktische problemen op: uiteenlopende bijkomende dienstverlening in de vorm van transport van verdachten, getuigen en bewijsmateriaal en ondersteuning door tolken zou gecreëerd moeten worden en het was vooralsnog onduidelijk waar de veroordeelde piraten hun straf zouden moeten uitzitten.²⁸⁶¹ Zelfs indien alle praktische problemen zouden worden opgelost, bleef er twijfel bestaan over de wenselijkheid van een apart internationaal tribunaal om over één bepaalde misdaad te oordelen: net zoals dit het geval zou zijn bij een internationaal piraterijtribunaal, meenden critici dat piraterij niet geïsoleerd mocht worden van andere internationale en transnationale criminaliteit en men vreesde tevens dat er zich in de toekomst nog tal van bevoegdheidsuitbreidingen van het Internationaal Zeerechttribunaal zouden opdringen voor andere vormen van maritieme criminaliteit.²⁸⁶²

²⁸⁵⁸ Zie C. THEDWAL, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 520-521.

²⁸⁵⁹ Zie C. THEDWAL, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 519.

²⁸⁶⁰ Zie M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 77; L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 68; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 13.

²⁸⁶¹ Zie L. FANNING, H. WILLIAMSON en S. DOUGLAS, "Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates", *Marine Affairs Program* 2012, 68.

²⁸⁶² Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 77-78.

VI. OP WEG NAAR EEN OPLOSSING?

1. Situering

In de voorgaande hoofdstukken werden de uiteenlopende zwaktes van het internationaalrechtelijk piraterijregime, de diverse pijnpunten met betrekking tot de verschillende bestrijdingsinitiatieven in Oost- en West-Afrika en de werkpunten op vlak van vervolging en bestraffing blootgelegd. Om de wijdverspreide piraterij in de toekomst terug te dringen, is het bijgevolg absoluut noodzakelijk dat deze tekortkomingen en problemen zo goed mogelijk verholpen worden en op die manier gebouwd wordt aan een gecoördineerde, doelgerichte strategie, die in staat is om de snel evoluerende moderne piraterij te bekampen. Problematische factoren situeren zich zowel op juridisch als op operationeel vlak en in beide domeinen moeten er dus op verschillende niveaus diverse aspecten worden bijgeschaafd. Los daarvan dient uiteraard ook een onderscheid te worden gemaakt tussen het bestrijden van de symptomen van het probleem enerzijds, en het werken aan een duurzame oplossing voor de dieperliggende oorzaken van het probleem anderzijds: *Best Management Practices*, verhoogde patrouilles of private maritieme beveiliging kunnen er bijvoorbeeld wel voor zorgen dat het aantal incidenten acuut daalt, maar iedereen beseft dat het probleem zich hoofdzakelijk aan land situeert en dat politieke, economische en sociale hervormingen in de betrokken staten noodzakelijk zijn om een langetermijnoplossing te realiseren.

2. Mogelijke hervormingen op juridisch vlak

2.1 Internationaal recht

2.1.1 Algemeen

Het internationaalrechtelijk piraterijregime, dat in het Verdrag voor de Volle Zee en daarna in het Internationaal Zeerechtverdrag werd vastgelegd, kon reeds op heel wat kritiek rekenen.²⁸⁶³ Zo werd al gesteld dat het Verdrag voor de Volle Zee enkel verwarring creëerde²⁸⁶⁴ en meenden sommigen zelfs dat de gecodificeerde regels uit de bovenvermelde verdragen nagenoeg onverstaanbaar zijn, wanneer ze aandachtig worden gelezen.²⁸⁶⁵ Naast verschillende pijnpunten en inconsistenties werd het ondoeltreffend karakter van het heersend internationaalrechtelijk piraterijregime in zijn geheel vaak gehekeld, maar het moet opgemerkt worden dat het Internationaal Zeerechtverdrag de opstoot van moderne piraterij heeft doorstaan en al bij al een werkbaar juridisch kader bleek te bieden voor piraterijbestrijding, ondanks de beperkingen en ambigüiteiten.²⁸⁶⁶ Sommigen menen dan ook dat het internationaalrechtelijk piraterijregime adequaat genoeg is om zijn doel te bereiken, maar dat het

²⁸⁶³ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 863-864; V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72-74; L. BENTO, "Towards an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish", *Berkeley Journal of International Law* 2011, 423-424.

²⁸⁶⁴ Zie o.a. C. CROCKETT, "Toward a Revision of the International Law of Piracy", *DePaul Law Review* 1976, 98.

²⁸⁶⁵ Zie o.a. A. RUBIN, *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 393.

²⁸⁶⁶ Sommigen omarmen ook net bepaalde onduidelijkheden van het Internationaal Zeerechtverdrag, die verschillende mogelijkheden open houden en ruimte laten voor (evolutieve) interpretatie. Het is volgens hen belangrijk dat de delicate compromissen, die tijdens het opstellen van het Internationaal Zeerechtverdrag werden gesloten, behouden blijven (zie D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 597-598).

gewoon niet efficiënt wordt aangewend.²⁸⁶⁷ Het kan evenwel niet ontkend worden dat er verschillende onvolkomenheden in het oog springen, die zeker voor verbetering vatbaar zijn.

2.1.2 Aangepaste piraterijdefinitie

Het lijkt eerst en vooral duidelijk dat de internationaalrechtelijke begripsbepaling van 'piraterij' bijgeschaafd moet worden, gelet op de verschillende lacunes en de onvermijdelijke nadelen die daaruit voortvloeien.²⁸⁶⁸ De handelswijze van de moderne piraten ontsnapt immers vaak aan de definitie van het Internationaal Zeerechtverdrag en kan daardoor niet efficiënt bestreden worden. De vereiste dat het steeds moet gaan om misdrijven op volle zee betreft een ernstige beperking en zorgt er al te vaak voor dat men niet kan ageren tegen hedendaagse piraten, die hun actieterrein voortdurend verleggen en dikwijls in territoriale of interne wateren opereren. Bijgevolg kunnen enkel de kuststaten optreden en aangezien deze hun taak om uiteenlopende redenen niet steeds optimaal kunnen vervullen, blijft piraterij meer dan eens onbestraft. Al ligt dit met het oog op de territoriale soevereiniteit uiteraard zeer delicaat en lijkt het bijgevolg moeilijk te realiseren²⁸⁶⁹, zou aan deze belangrijke tekortkoming gewerkt moeten worden, aangezien andere landen nu in principe niet kunnen ingrijpen. Om piraterij binnen gebieden onder de jurisdictie van staten te bestrijden, pleiten sommigen er ook voor om een omgekeerd achtervolgingsrecht in te voeren in het Internationaal Zeerechtverdrag, wat zou toelaten dat piraten vanuit volle zee achtervolgd worden tot in de territoriale zee van een andere staat, maar dit lijkt op het eerste zicht totaal onverenigbaar met de soevereiniteit van de kuststaten, de inhoud van artikel 111 LOSC en het recht van onschuldige doorvaart.²⁸⁷⁰ Een dergelijke, algemeen geldende aanpassing van het internationaal zeerecht blijkt dus allerminst opportuun of wenselijk, maar de maatregelen van de Verenigde Naties met betrekking tot de piraterij rond de Hoorn van Afrika en bepaalde regionale samenwerkingsinitiatieven in de Golf

²⁸⁶⁷ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 864-865; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 153; T. H. GOODMAN, "Leaving the Corsair's Name to Other Times: How to Enforce the Law of Sea Piracy in the 21st Century through Regional International Agreements", *Case Western Reserve Journal of International Law* 1999, 142; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 55-56.

²⁸⁶⁸ Zie V. P. NANDA, "Exercising Universal Jurisdiction over Piracy", 72-74; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 303-304; J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 119-138; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 97-120; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 179-180; P. A. BUHLER, "New struggle with an old menace: towards a revised definition of maritime piracy", *Currents: International Trade Law Journal* 1999, 61-70; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 307-308.

²⁸⁶⁹ Zie o.a. R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 96; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 179-180.

²⁸⁷⁰ Zie artikel 111 LOSC; L. R. BLANK, "The Use Of Force against Pirates", 110; M. BAHAR, "Attaining Optimal Deterrence at Sea: a Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2007, 21-22; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 164-165.

van Guinee hebben reeds aangetoond dat er in specifieke omstandigheden wel aan gesleuteld kan worden.²⁸⁷¹

De inhoud en formulering van artikel 101 LOSC geeft nog aanleiding tot andere problemen: de tweeschepenvereiste lijkt overbodig en focust te veel op de manier waarop piraten aan boord geraken, terwijl het gebruik van onduidelijke termen uiteenlopende interpretaties met zich meebrengt en efficiënte bestrijding zo allerm minst faciliteert.²⁸⁷² De vereiste van het plegen van de misdrijven voor private doeleinden is eveneens nefast, aangezien de grens tussen persoonlijke en politieke motieven soms nogal wazig is en dit de kwalificatie als piraterij kan bemoeilijken.²⁸⁷³ Somalische piraten beweren vaak hun daden te stellen als protest tegen illegale visserij en afvaldumping in hun kustwateren, terwijl vele Nigeriaanse piraten claimen dat hun acties het bewerkstelligen van een rechtvaardige inkomensdistributie tot doel hebben, al houden deze argumenten meestal geen steek en lijken criminele aspiraties en persoonlijk gewin veelal aan de basis te liggen.²⁸⁷⁴ Het blijft echter een schemerzone en het onderscheid tussen politieke motieven en private doeleinden valt in de praktijk zeer moeilijk te bepalen, zeker nu beide piraterijvormen steeds sterker verweven geraken met terrorisme, waardoor de vermelde voorwaarde in de piraterijdefinitie beter geschrapt wordt.

Al lijkt dit praktisch gezien moeilijk te verwezenlijken, gezien de zware amenderingsprocedure²⁸⁷⁵ en de moeizame compromissen die aan het ontwikkelen van de begripsomschrijving voorafgingen, kunnen correcties aan de internationaalrechtelijke definitie, die efficiënte bestrijding in de weg staat en niet meer aangepast is aan de moderne piraterij, dus absoluut worden aanbevolen. Het *International Maritime Bureau* voorzag wel in een afwijkende begripsbepaling om het melden van

²⁸⁷¹ Zie o.a. Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008); H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 90-93; D. GUILFOYLE, "Piracy Off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", *International and Comparative Law Quarterly* 2008, 690-699.

²⁸⁷² Zie artikel 101 LOSC.

²⁸⁷³ Zie R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 79; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 119; S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18-19; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 50; R. VILLAR, *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 60; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 164-170.

²⁸⁷⁴ Zie S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 50; D. J. NINCIC, "Nigeria: The other maritime piracy hotbed" in K. PARTRIDGE (ed.), *The Politics of the Oceans*, New York, H. W. Wilson, 2011, 130-137; T. NEETHLING, "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 100; P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 29; J. M. ISANGA, "Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes", *American University Law Review* 2009, 1313; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 7.

²⁸⁷⁵ Amendementen op het Internationaal Zeerechtverdrag kunnen weliswaar via een vereenvoudigde procedure ingevoerd worden zonder een conferentie bijeen te roepen, maar behoeven idealiter unanimiteit en worden slechts van kracht voor de zich akkoord verklarende staten indien ze door minstens twee derden van de verdragspartijen geratificeerd zijn. Dergelijke amendementen hebben geen invloed op de rechten en plichten van andere verdragspartijen en de veeleisende inwerkingtredingsvoorwaarde belette tot nu toe dat er formele amendementen werden aangenomen, los van de praktische aanpassingen en verduidelijkingen die door implementatieovereenkomsten, de *Meeting of States Parties (SPLOS)* en internationale organisaties werden ingevoerd (zie artikel 312-316 LOSC; Y. TANAKA, *The international law of the sea*, 32-37; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 42-44).

piraterijaanvallen te vergemakkelijken, maar deze al te ruime omschrijving zou in de praktijk moeilijk toepasbaar blijken en moet bijgevolg niet als voorbeeld dienen voor een afdwingbare, internationaalrechtelijke definitie.²⁸⁷⁶ De grote verscheidenheid aan definities op nationaal vlak levert in elk geval al genoeg problemen op, waardoor men op internationaal niveau best van één uniforme begripsomschrijving blijft uitgaan. De invoering van *armed robbery against ships* vult wel een belangrijke leemte op door gelijkaardige misdrijven in de territoriale zee te behelzen, maar het nastreven van eenvormigheid en het opnemen van deze toevoeging in een gemeenschappelijke begripsbepaling, waar dan dezelfde juridische gevolgen aan gekoppeld worden, was een betere oplossing geweest.

2.1.3 Krachtdadigere bepalingen

Los van de internationaalrechtelijke definitie, waar duidelijk aan gesleuteld moet worden om efficiënte piraterijbestrijding mogelijk te maken, werd reeds aangetoond dat het Internationaal Zeerechtverdrag nog andere mankementen vertoont: het gebrek aan een duidelijke verplichting tot aanhouding en vervolging van piraterijverdachten en het niet vereisen van strafbaarstelling in de nationale rechtsorde betreffen prominente lacunes en hypothekeren de doeltreffendheid van het verdrag. De samenwerkingsplicht is weliswaar een mooi beleidsprincipe en vormde een inspiratiebron voor regionale samenwerkingsinitiatieven en -overeenkomsten, maar brengt helaas weinig afdwingbare implicaties met zich mee: bepaalde interpretaties proberen daar weliswaar verandering in te brengen, maar worden niet algemeen aanvaard. Verder is de afwezigheid van strikt geformuleerde grenzen voor de uitoefening van de handhavingsbevoegdheden met betrekking tot piraterijbestrijding een probleem. Helderheid op dat vlak is niet zozeer nodig om effectieve rechtshandhaving mogelijk te maken, maar eerder om potentiële risico's te vermijden: conflicten met mensenrechten of andere juridische normen zijn snel een feit en kunnen efficiënte vervolging en berechting van piraterijverdachten in de weg staan. Kleine correcties of toevoegingen aan het piraterijregime van het Internationaal Zeerechtverdrag zouden al een verschil kunnen maken en de wereldwijde piraterijbestrijding een duwtje in de rug geven.²⁸⁷⁷

Door uitdrukkelijk te voorzien dat de verdragspartijen de omschreven misdrijven ook in hun nationale wetgeving strafbaar dienen te stellen, wat het geval is in de *SUA Convention*, kunnen ontbrekende of uiteenlopende nationale definities en de daarmee gepaard gaande problemen vermeden worden, wat een grote verbetering zou betekenen.²⁸⁷⁸ Het is ook absoluut noodzakelijk om de verplichtingen van de verdragsstaten preciezer in te vullen, zodat men niet zomaar in gebreke

²⁸⁷⁶ Zie A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108-109; A. S. SKARIDOV, "Hostis Humani Generis" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J. N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 483-484.

²⁸⁷⁷ Zie H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 100-102; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 307-308.

²⁸⁷⁸ Zie A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108-109; A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 149; D. CHANG, "Piracy Laws and the Effective Prosecution of Pirates", *Boston College International and Comparative Law Review* 2010, 273-288.

kan blijven en op die manier bijdraagt aan een sfeer van straffeloosheid: aanhouding en vervolging van piraten is cruciaal en de betrokken staten schieten op dat vlak nog al te vaak tekort.²⁸⁷⁹ Velen menen dat het ondernemen van krachtdadige stappen tegen piraterij begrepen is in de samenwerkingsplicht van artikel 100 *LOSC*, maar door de veel te flexibele bewoording (ook van artikel 105 *LOSC*) komt dit er vooralsnog niet uit. Een concretere invulling lijkt dus op z'n plaats: achter het opleggen van een effectieve samenwerkingsplicht, dat op zich zeer breed geïnterpreteerd kan worden en zo ook aanspoort tot informatie-uitwisseling en medewerking in strafzaken, schuilen welwillende motieven, maar dit dient ondubbelzinnig en op afdwingbare wijze te worden uitgewerkt. Formele aanpassingen van het Internationaal Zeerechtverdrag liggen uiteraard moeilijk, maar door het ontwikkelen en aanhouden van vooruitstrevende statenpraktijk kan er op termijn misschien wel nieuw internationaal gewoonterecht ingeluid worden. Nu kan elke staat discretionair beslissen of het ingrijpt of niet en door financiële overwegingen, praktische problemen of gemakzucht gaat de keuze meer dan eens uit naar de laatste optie.

De 'extradite or prosecute'-bepaling in de *SUA Convention* leek een mooie aanzet, maar is in de praktijk helaas ook niet waterdicht, waardoor hard gewerkt moet worden om de achterpoortjes te sluiten. Verduidelijking door middel van een kleine aanpassing of een algemeen aanvaarde, soepele interpretatie van artikel 105 *LOSC* met het oog op de vraag welke staten bevoegd zijn om piraterijverdachten te vervolgen is ook aan de orde, aangezien radicale interpretaties enkele problemen met zich mee kunnen brengen. Er kan een voorbeeld worden genomen aan de *Djibouti Code of Conduct*, die dergelijke discussies vermeed door expliciet te stellen dat de staat die de aanhouding uitvoerde overeenkomstig zijn nationale wetgeving en in overleg met andere geïnteresseerde partijen zijn vervolgingsbevoegdheid aan een andere lidstaat kan afstaan.²⁸⁸⁰ De toepassing van universele jurisdictie inzake piraterij kan ten slotte in vraag worden gesteld: hoewel dit een duidelijke bevoegdheidsbasis biedt en elke staat op die manier kan ingrijpen, lijkt het aanwijzen van één enkele staat, die belast wordt met de vervolging en bestraffing van de aangehouden piraten, soms een betere optie, aangezien weinig staten zich nu geroepen voelen en de verantwoordelijkheid vaak wordt afgeschoven.²⁸⁸¹

2.1.4 Optimaal gebruik bestaande instrumenten

Zoals reeds gebleken, is niet enkel het Internationaal Zeerechtverdrag relevant in de strijd tegen de piraterij: de lacunes en weinig krachtdadige bepalingen van voornoemd verdrag noopten immers tot het gebruik van andere verdragen, die weliswaar niet specifiek op piraterij gericht zijn, maar in bepaalde situaties meer mogelijkheden bieden. In die context springt vooral de *SUA Convention* in het oog, die zich niet beperkt tot incidenten op volle zee en daardoor een breder spectrum aan zeegebonden misdrijven kan aanpakken. Naast het ruim geografisch toepassingsgebied biedt de *SUA Convention* nog verschillende voordelen, waaronder het 'aut dedere aut judicare'-principe, de verplichting tot strafbaarstelling van de vermelde misdrijven en de afwezigheid van een tweeschepenvereiste of een vereiste van persoonlijke doeleinden, maar er manifesteren zich ook

²⁸⁷⁹ Zie J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 121; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 82-83; M. S. KARIM, "Is there an International Obligation to prosecute Pirates?", *Netherlands International Law Review* 2011, 387-407.

²⁸⁸⁰ Zie artikel 4, §7 Djibouti Code of Conduct.

²⁸⁸¹ *Infra* VI.4.2.

een aantal gebreken: vooral de problematische afdwingbaarheid van de *'aut dedere aut judicare'*-regel in de praktijk en het gebrek aan *erga omnes*-gelding zijn nefast. Toch kan worden geconcludeerd dat de *SUA Convention*, gelet op de bijkomende mogelijkheden ten aanzien van het Internationaal Zeerechtverdrag, een belangrijke meerwaarde kan bieden in de strijd tegen piraterij en velen sturen dan ook aan op een toenemend beroep op dit instrument.

Naast de *SUA Convention* kunnen in welbepaalde omstandigheden ook nog andere verdragen, die focussen op specifieke misdrijven, worden ingezet en velen pleiten voor een gecombineerde en opportunistische toepassing van deze verdragen, aangezien dat de beste resultaten zou kunnen opleveren: het einddoel moet bestaan in de aanhouding, vervolging en bestraffing van de daders en de manier waarop, zijnde het flexibel en creatief gebruik van de beschikbare internationale instrumenten, maakt op zich weinig uit.²⁸⁸² Indien staten de piraterijproblematiek zouden bekampen door zowel het Internationaal Zeerechtverdrag, de *SUA Convention*, de *Hostage-Taking Convention*, de *Terrorist Financing Convention* als de *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime* te hanteren, zou dit de internationale gemeenschap al heel wat meer slagkracht verschaffen om piraterij en *armed robbery* op zee te bestrijden.²⁸⁸³ De kunst bestaat erin om het overzicht te behouden en te weten hoe het arsenaal aan uiteenlopende bestrijdingsinstrumenten zo efficiënt mogelijk kan worden ingezet. Met het oog op duidelijkheid, consistentie en rechtszekerheid valt één enkel verdrag, dat alle relevante bepalingen inzake piraterijbestrijding bevat, uiteraard te verkiezen boven deze omslachtige en warrig ogende aanpak, waarbij een uitgebreide verzameling aan internationale, regionale en bilaterale verdragen en instrumenten selectief wordt aangewend en stilaan een ongeordend labirint vormt, maar een nieuw, allesomvattend piraterijverdrag lijkt helaas niet onmiddellijk haalbaar.²⁸⁸⁴ Indien men de piraterijproblematiek op structurele wijze wenst aan te

²⁸⁸² Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 31; R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 95-96; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 116-117; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 864-865; M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 55-56; D. R. BURGESS, "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 293-341; W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "Repressing Piracy and Armed Robbery at Sea: Towards a New International Legal Regime", *Israel Yearbook on Human Rights* 2010, 219-241; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 180-181; K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 44.

²⁸⁸³ Het beleid van de Verenigde Staten inzake piraterijbestrijding rond de Hoorn van Afrika lijkt dat idee te ondersteunen: men wordt aangespoord om naast het Internationaal Zeerechtverdrag ook de *SUA Convention*, *Hostage-Taking Convention* en *Terrorist Financing Convention* te gebruiken, indien dit in de specifieke situatie mogelijk blijkt. Er werden reeds enkele Amerikaanse piraterijvervolgingen op de *SUA Convention* en de *Hostage-Taking Convention* gebaseerd, maar van de *Terrorist Financing Convention* werd binnen de piraterijcontext nog geen gebruik gemaakt (zie o.a. *United States v. Abduwali Abdukhadir Muse*, District Court of New York 21 april 2009, 109-cr-00512-LAP (S.D.N.Y. 2009); *United States v. Shi*, United States Court of Appeals 24 april 2008, 525 F.3d 709 (9th Cir. 2008); *United States v. Ali Mohamed Ali*, United States Court of Appeals 11 juni 2013, No. 12-3056 (D.C. Cir. 2013); 18 U.S.C. §2280; 18 U.S.C. §1202-1203; S. L. HODGKINSON, "The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes", 39).

²⁸⁸⁴ Zie R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 95-96; D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 598-601; L. BENTO, "Towards an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish", *Berkeley Journal of International Law* 2011, 399-455; P. W. BIRNIE, "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 179-180.

pakken, zou het opstellen van een nieuw verdrag immers noodzakelijkerwijze gepaard gaan met het introduceren van de nodige aanpassingen, wat niet door alle staten gesmaakt zou worden en de creatie, wijdverspreide ondertekening en ratificatie van een dergelijk document bijgevolg ondenkbaar maakt. Een beter gebruik van de bestaande instrumenten is dus aangewezen: er moet geroeid worden met de riemen die men heeft, aangezien overambitieuze oproepen tot de creatie van een volledig nieuw piraterijregime niet productief zijn. Door door te gaan op de ingeslagen weg kunnen de werkpunten van het internationaalrechtelijk kader steeds beter geïdentificeerd worden en kan het systeem, na een grondige analyse van de noodzakelijkheid, wenselijkheid en haalbaarheid van mogelijke aanpassingen, via nieuwe regels of progressieve interpretaties geoptimaliseerd worden.²⁸⁸⁵

2.1.5 Adequate regulering private maritieme beveiliging

Los van verdragen die bepalingen inzake piraterijbestrijding bevatten, dient op internationaalrechtelijk vlak ook meer dan ooit aandacht te worden besteed aan de problematiek van *PCASP* aan boord van schepen: het fenomeen begint immers steeds meer ingeburgerd te geraken en zonder de nodige internationale regulering, die op dit moment grotendeels ontbreekt, betreft dit een zeer gevaarlijke ontwikkeling. Het invoeren van een internationaalrechtelijk kader lijkt bijgevolg absoluut noodzakelijk.²⁸⁸⁶ Eerst en vooral dienen deze beveiligingsondernemingen adequaat gereguleerd te worden om te vermijden dat ongetraind en onervaren personeel dergelijke delicate taken vervult. Het was dan ook positief dat de *ISO* een aangepaste internationale standaard uitvaardigde, die als basis moet dienen voor een door de IMO op te leggen certificeringsplicht voor *PMSC's*, maar er kunnen vragen gesteld worden bij de tijdigheid van deze maatregelen. Het gebruik van gewapend beveiligingspersoneel aan boord van schepen is ondertussen in vele gebieden eerder regel dan uitzondering geworden, waardoor de gevreesde risico's en problemen zich al een tijdje manifesteren.²⁸⁸⁷

Naast certificering is het cruciaal dat ondubbelzinnig wordt bepaald wat gewapende private beveiligingsteams wel en niet mogen doen en wie over beslissingsbevoegdheid beschikt. Deze regels moeten vervolgens helder en transparant worden overgebracht op de betrokken ondernemingen en hun personeel. Bovenal lijken duidelijke internationaalrechtelijke voorwaarden, die bepalen wanneer men op dergelijk (gecertificeerd) beveiligingspersoneel beroep kan doen, aangewezen om nationale

²⁸⁸⁵ Zie o.a. D. R. ROTHWELL e.a., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 864-865.

²⁸⁸⁶ Zie N. RONZITTI, "The Use of Private Contractors in the Fight against Piracy: Policy Options" in F. FRANCIONI and N. RONZITTI (eds.), *War by Contract: Human Rights, Humanitarian Law, and Private Contractors*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 37-51; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 311; D. M. PARSONS, "Protecting the Booty: Creating a Regulatory Framework to Govern Increased Use of Private Security Companies in the Fight Against Pirates", *Tulane Maritime Law Journal* 2010, 153-181; J. H. HOHENSTEIN, "Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007; "Laws and Guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?", *The Economist*, 14 april 2012.

²⁸⁸⁷ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 160-166; J. HARRELSON, "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 311-312; J. H. HOHENSTEIN, "Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007, 17-19; "Laws and Guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?", *The Economist*, 14 april 2012.

verschillen (en de daaraan gekoppelde tendens tot uitvlagging van schepen) te beperken. Ten slotte dient de aansprakelijkheidsproblematiek te worden behandeld, aangezien het vaak onduidelijk is wie verantwoordelijk is indien bepaalde acties fout aflopen, en zijn internationale regels omtrent de aanwezigheid van wapens aan boord van schepen in de territoriale zee en havens van andere staten, wat nu steeds het voorwerp vormt van discussies en bilaterale verdragen, noodzakelijk.²⁸⁸⁸ De IMO-documenten en het *GUARDCON*-initiatief lossen weliswaar een aantal problemen op in de praktijk, maar afdwingbare internationaalrechtelijke normen verdienen de voorkeur door de daaruit voortvloeiende geldingskracht en rechtszekerheid.

2.2 Regionale akkoorden

2.2.1 Algemeen

Naast wenselijke aanpassingen aan het huidige internationaalrechtelijk piraterijregime via mogelijke amenderingen, gewijzigde interpretaties of een nieuw verdrag, verdient de aanvulling van de bestaande internationale instrumenten door regionale akkoorden (zoals de *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden* en de *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa*) uiteraard ook aanbeveling. De vernoemde *codes of conduct* bewezen reeds hun nut in de strijd tegen piraterij in respectievelijk Oost- en West-Afrika en men kan alleen maar hopen dat deze regionale akkoorden verder ontwikkeld worden, want er kunnen nog grote stappen voorwaarts worden gezet.

2.2.2 Oost-Afrika

2.2.2.1 Algemeen

Hoewel critici het document beschouwen als een louter politieke verklaring die nooit tot een operationeel instrument met een voorgeschreven implementatieprocedure en tastbare resultaten evolueerde en ondertussen veel van zijn elan verloren is door de afgenomen piraterijdreiging en de dalende aandacht van de betrokken landen, werkt de *Djibouti Code of Conduct* tot nu toe naar behoren en lost het de hooggespannen verwachtingen grotendeels in. De implementatie veruitwendigde zich voornamelijk door capaciteitsuitbouw, training van kustwachten en de creatie van het informatie-uitwisselingsnetwerk. Zo vervult de *Djibouti Code of Conduct*, die het ontwikkelen van een regionaal kader ter aanscherping van de maritieme rechtshandavingscapaciteiten en informatie-uitwisseling vooropstelt, voorlopig haar belangrijkste doelstellingen en lijkt zware kritiek ongegrond, aangezien het realiseren van efficiënte informatie-uitwisseling één van de meest doeltreffende strategieën is om succesvolle piraterijbestrijding te bewerkstelligen. Desalniettemin kunnen er verschillende correcties worden gesuggereerd: er is namelijk steeds ruimte voor verbetering en het is cruciaal dat deze ingesteldheid door de deelnemende staten wordt aangehouden.

²⁸⁸⁸ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 160-166; J. S. MARTIN, "Fighting piracy with private security measures: when contract law should tell parties to walk the plank", *American University Law Review* 2010, 1363-1398; J. H. HOHENSTEIN, "Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007, 17-19.

2.2.2.2 Werkpunten

Net zoals dit bij de *Yaoundé Code of Conduct* het geval is, betreft één van de grootste zwaktes van de *Djibouti Code of Conduct* dat er op dit moment geen bindende kracht van uitgaat, waardoor de bepalingen niet steeds strikt worden nageleefd en de vooropgestelde doelstellingen niet altijd worden bereikt. Om een document met een gemeenschappelijke regionale strategie door alle staten ondertekend te krijgen, was het echter aangewezen om op die manier van start te gaan: de onderhandelingen om een dergelijk samenwerkingskader te ontwikkelen hadden reeds heel wat voeten in de aarde en de logische keuze voor deze geleidelijke aanpak kan dan ook niet veroordeeld worden. In de toekomst moet echter strikter worden toegekeken op de implementatie van het document en de omvorming naar een bindende overeenkomst moet de ambitie blijven. De in de *Djibouti Code of Conduct* vermelde doelstellingen, die thans nogal vaag en abstract geformuleerd zijn, worden bij voorkeur geconcretiseerd, zodat de deelnemende staten precies weten wat er van hen verwacht wordt en dit ook vlotter kan worden afgedwongen, wat noodzakelijk zal zijn als het document ooit als bindend akkoord door het leven wil gaan. Overige werkpunten situeren zich voornamelijk op vlak van implementatie: aan de coördinatie en samenwerking tussen de verschillende informatie-uitwisselingscentra kan zeker gesleuteld worden en alles kan nog beter worden afgestemd op de bestaande initiatieven en nationale programma's. De staten houden zich druk bezig met alles op punt te zetten en boeken gestaag vooruitgang, maar deze objectieven kunnen niet zomaar onmiddellijk verwezenlijkt worden en vergen een zekere aanpassingsperiode.

De *Djibouti Code of Conduct* hamerde onder meer op het belang van werkbare, doelgerichte wetteksten en het garanderen van optimale afdwinging daarvan. De lidstaten namen zich voor om adequate strafbaarstellingen en ondubbelzinnige regels omtrent jurisdictie, onderzoek, vervolging en bestraffing vast te leggen en er werd veel progressie gerealiseerd op vlak van herziening van nationale wetgeving, maar aangezien dit een zeer belangrijk element betreft binnen de regionale piraterijbestrijding, moeten deze inspanningen idealiter nog verhoogd worden om steeds betere resultaten te boeken. Via de *Djibouti Code of Conduct* moeten de deelnemende staten ertoe worden aangezet om hun regelgeving voortdurend te verfijnen en zich niet tevreden te stellen met wat er reeds voorhanden is: gedetailleerde bepalingen met betrekking tot rechtshandhaving, onderzoeksdaten en vervolging kunnen als aanvulling op de algemene strafbepalingen namelijk heel nuttig blijken en men dient de nationale wetgeving in elk geval steeds aan te passen aan de wijzigende omstandigheden om doeltreffend te blijven. Indien de ingevoerde strafbepalingen niet efficiënt werken in de praktijk, is het aangewezen om de rechtsregels op basis van concrete ervaringen en problemen bij te schaven, zodat men in staat wordt gesteld om op adequate wijze arrestaties te verrichten en strafonderzoek te voeren binnen het kader van piraterij.

De IMO bleek een zeer belangrijke partner en was nagenoeg onmisbaar tijdens de tot nu toe afgelegde weg, maar het is noodzakelijk dat er in de toekomst ook zonder uitgebreide steun en betrokkenheid van de internationale gemeenschap resultaten kunnen worden geboekt: de voorbije periode dient als een tussenfase beschouwd te worden en de regionale landen moeten zich ervan bewust zijn dat men uiteindelijk zelf moet kunnen instaan voor de beveiliging van de Oost-Afrikaanse wateren. Gelet op de reeds geboekte vooruitgang, lijkt het succes van de *Djibouti Code of Conduct* vooral afhankelijk te zijn van de gedrevenheid van de betrokken landen om ook in de toekomst de piraterijproblematiek op krachtdadige wijze te bedwingen: nu de piraterijactiviteiten rond de Hoorn van Afrika tot een absoluut minimum herleid zijn, is het aanlokkelijk om dit fenomeen als verleden

tijd te beschouwen en te focussen op andere kwesties die op dat moment hoger op de politieke agenda staan, maar dit zou een grote fout zijn. De dreiging, die grotendeels onderdrukt wordt door tijdelijke maatregelen zoals patrouillerende oorlogsschepen en private maritieme beveiliging, blijft immers bestaan en als men de aandacht voor het probleem laat afzwakken, kunnen de gerealiseerde resultaten snel ongedaan worden gemaakt. Na het afronden van de eerste implementatiefase en het doorvoeren van een aantal ingrijpende veranderingen in 2015 is het cruciaal dat de deelnemende staten het belang van adequate maritieme beveiliging blijven inzien en op hetzelfde elan doorgaan: enkel indien men de *Djibouti Code of Conduct* consistent blijft implementeren, is het mogelijk om de regionale piraterij op lange termijn te beteugelen. Door het *Jeddah Amendment* en de bijhorende uitbreiding van het werkingsveld zou men nu ook maritiem terrorisme, milieumisdrijven, smokkelactiviteiten en *IUU fishing* willen aanpakken, wat op zich een goede zaak is en het instrument (gelet op de verschoven prioriteiten van de betrokken landen) bijkomende relevantie verleende, maar het valt af te wachten of dit wel opportuun is: net nu men de piraterijproblematiek min of meer onder controle lijkt te hebben en het betrokken beleid tracht te optimaliseren, lijkt het zeer onwenselijk om te veel hooi op de vork te nemen en zo het risico te lopen om de greep op de zaken weer kwijt te spelen. Een geïntegreerde '*whole of government*'-aanpak inzake maritieme beveiliging, die nu nog te weinig aanwezig is in de deelnemende landen, is noodzakelijk, maar het is aangewezen om de juiste focus te behouden en correcte prioriteiten aan te duiden.

2.2.3 West-Afrika

2.2.3.1 Algemeen

Aangezien de *Yaoundé Code of Conduct* voortbouwt op de *Djibouti Code of Conduct*, kan niet ontzettend veel worden toegevoegd aan hetgeen hiervoor reeds werd vermeld: veel van de opmerkingen die op de *Djibouti Code of Conduct* van toepassing zijn, kunnen (mits eventuele nuances) grotendeels overgenomen worden en door de kortere looptijd van de *Yaoundé Code of Conduct* bevindt het zich nog in een veel minder ontwikkeld stadium, waardoor minder te zeggen valt over de implementatie en impact ervan. Er moet nog veel werk verricht worden, maar door de latere totstandkoming kan de *Yaoundé Code of Conduct* wel leren uit de fouten van de *Djibouti Code of Conduct* en zo mogelijke problemen anticiperen, wat een belangrijk voordeel betekent en de progressie kan versnellen. Zwakke punten blijven echter bestaan en deze zullen voornamelijk tijdens de implementatie worden blootgelegd: zoals expliciet in de *Yaoundé Code of Conduct* wordt vermeld, is het cruciaal dat men voldoende aandacht besteedt aan het evalueren van de doorgevoerde maatregelen en vervolgens eventuele aanpassingen of omvorming tot een bindende overeenkomst afweegt.

2.2.3.2 Werkpunten

Critici stellen dat de *Yaoundé Code of Conduct* tot nu toe weinig verwezenlijkt heeft en zien hun argument gesterkt door de trage implementatie en uitblijvende financiering door sommige staten, maar het is kortzichtig om zomaar alle prestaties van het document te negeren of ontkennen: de *Yaoundé Code of Conduct* creëerde een broodnodige collectieve ingesteldheid en inspireerde regionale samenwerkingsinitiatieven die voorheen onmogelijk leken. De *Yaoundé Code of Conduct*, die voor de rest nagenoeg een kopie is van de *Djibouti Code of Conduct*, hield rekening met de beperkingen van zijn voorganger: door het toepassingsgebied uit te breiden en vanaf het begin ook te focussen op andere maritieme criminaliteit in de West-Afrikaanse wateren, werd een belangrijke

lacune opgevuld.²⁸⁸⁹ De bijkomende aandacht voor al te vaak veronachtzaamde misdrijven als *IUU fishing*, afvaldumping, transnationale georganiseerde misdaad, illegale wapen- en drugsmokkel, maritiem terrorisme, oliediefstal, mensenhandel en mariene verontreiniging zorgde voor een performantere basis om maritieme beveiliging te realiseren in de Golf van Guinee, waar de verschillende maritieme criminaliteitsvormen sterke onderlinge links vertonen en een belangrijke impact hebben op piraterij. Met deze gedachte in het achterhoofd legt de *Yaoundé Code of Conduct* de lat ook wat hoger voor het beleid en de wetgeving van de betrokken staten, die worden aangespoord om ‘*transnational crimes in the maritime domain*’, veilige scheepvaart en milieubescherming niet te veronachtzamen. De bredere invalshoek, die illegale maritieme activiteiten als één geheel beschouwt, kan echter ook als een risicofactor worden gezien: net als bij de recente uitbreiding van het werkingsveld van de *Djibouti Code of Conduct* moet erover gewaakt worden dat de objectieven haalbaar blijven en dat de juiste prioriteiten worden gelegd. Indien de aandacht en inspanningen over te veel kwesties gespreid worden, dreigt men immers de controle te verliezen en overal tekort te schieten.

Opmerkelijk genoeg stipuleert de *Yaoundé Code of Conduct* dat de betrokken staten bij het nastreven van de vermelde doelstellingen rekening dienen te houden met het behouden van een redelijk evenwicht tussen het verhogen van de maritieme beveiliging en het vermijden van onnodige vertraging voor de internationale handel, een bepaling die niet aanwezig is in de *Djibouti Code of Conduct*.²⁸⁹⁰ Het getuigt van veel realisme en een pragmatische ingesteldheid dat men deze afweging een plaats geeft in de *Yaoundé Code of Conduct*, aangezien er grote economische belangen spelen en de strijd tegen de piraterij net voornamelijk gevoerd wordt om dergelijke verliezen te vermijden, maar het spreekt voor zich dat men daar niet te ver in kan gaan: indien er te veel belang wordt gehecht aan het vermijden van vertraging voor de internationale scheepvaart en er bijgevolg te veel compromissen worden gesloten, wordt doeltreffende piraterijbestrijding immers onhaalbaar. Het is dus belangrijk dat de betrokken staten het juiste gewicht toekennen aan de besproken bepaling en deze op billijke wijze interpreteren en toepassen.

In de preambule van de *Yaoundé Code of Conduct* wordt het belang van het voortbouwen op bestaande nationale, regionale en internationale initiatieven benadrukt en het is cruciaal dat men daar in de praktijk voldoende rekening mee houdt. Meer dan in de *Djibouti Code of Conduct* wordt ook aangedrongen op intensieve samenwerking op vlak van opleiding en training en dit is iets wat absoluut ter harte moet worden genomen. Er wordt meer druk gelegd op de betrokken staten, die in doeltreffende wetgeving, een adequaat beleid en een efficiënte vervolgingspraktijk dienen te voorzien en alle aan piraterijbestrijding gerelateerde activiteiten, zowel van de uiteenlopende nationale instanties als van andere stakeholders, optimaal moeten coördineren. De vraag is echter of er in elk van de betrokken staten voldoende politieke wil is om dit mogelijk te maken? De creatie van de *Yaoundé Code of Conduct* getuigde wel van de nodige bereidwilligheid, maar nationale hervormingen, beleidsaanpassingen en wetwijzigingen kunnen uiteraard nog veel gevoeliger liggen dan het sluiten van een regionale overeenkomst zonder bindende kracht. Bovendien speelden de regionale organisaties een cruciale rol bij het ontwikkelen van de *Yaoundé Code of Conduct*, maar zal de concrete implementatie van het document voornamelijk afhankelijk zijn van de door de lidstaten geleverde inspanningen: de regionale organisaties staan weliswaar in voor het opvolgen van de

²⁸⁸⁹ Zie artikel 1, §5 en artikel 2, §1-2 *Yaoundé Code of Conduct*.

²⁸⁹⁰ Zie artikel 3, §5 *Yaoundé Code of Conduct*.

strategie en tekenen dus de grote lijnen uit, maar de staten nemen de operationele aspecten voor hun rekening en moeten het effectieve werk verrichten. Het is dus zeer belangrijk dat adequate implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* hoog op de nationale politieke agenda blijft staan: er moeten duidelijke, doelgerichte en realistische plannen worden opgemaakt, die vervolgens stap voor stap ten uitvoer worden gelegd. Efficiënte inzet van de beschikbare middelen, doorgedreven ondersteuning door de internationale partners en strikte opvolging van de acties en resultaten zijn eveneens essentieel.

De nationale initiatieven en hervormingen moeten de bouwstenen vormen voor de regionale strategie en onderlinge coördinatie is het vereiste bindmiddel: zowel op internationaal, regionaal als nationaal vlak moeten de taken duidelijk verdeeld worden en is het belangrijk dat men allemaal op één lijn zit.²⁸⁹¹ Dit kan een grote uitdaging vormen voor de West-Afrikaanse regio, die veel gefragmenteerder is dan Oost-Afrika: het vergt weinig uitleg dat het moeilijker is om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen indien er exponentieel meer actoren zijn, met elk hun eigen belangen en nationaal beleid. De creatie van de *Yaoundé Code of Conduct* heeft aangetoond dat het wel degelijk mogelijk is om iedereen te engageren in de strijd tegen een gemeenschappelijke vijand en zo vruchtbare samenwerking te creëren, maar het is noodzakelijk dat men deze collectieve ingesteldheid ook tijdens de implementatie en in tijden van verminderde piraterijdreiging blijft behouden. De *Yaoundé Code of Conduct* kan immers enkel succesvol zijn indien alle betrokken landen achter een gezamenlijke aanpak blijven staan, want de West-Afrikaanse piraten verleggen voortdurend hun actieterrein en geen enkel land is in staat om de problematiek op zichzelf te bedwingen. Onderlinge meningsverschillen, spanningen of conflicten moeten dus absoluut vermeden worden, aangezien dit de broodnodige samenwerking grondig kan dwarsbomen: indien er grensgeschillen rijzen, lijkt arbitrage de beste manier om op een vlotte en beschaafde wijze tot een vergelijk te komen en in andere gevallen moet doorgedreven politieke dialoog een oplossing bieden. De vijandigheid ten aanzien van Nigeria is echter groot: het Yaoundé-proces werd door sommigen als een aanfluiting beschouwd omdat Nigeria nergens met de vinger werd gewezen en men pleitte voor meer politieke druk op deze staat, die volgens velen de enige oorzaak is van de regionale piraterijproblematiek. Dit ligt echter niet zo makkelijk en bij het opzetten van een collectieve strategie lijkt dergelijke stigmatisering van de regionale sleutelfiguur allerminst wenselijk.

Toen de werking van de *Yaoundé Code of Conduct* tijdens *Exercise Obangame Express* werd getest, resulteerde dit in gemengde resultaten en het blootleggen van enkele pijnpunten: vooral een tekort aan middelen en een kwetsbaar onderling vertrouwen bleken duurzame maritieme beveiliging in de Golf van Guinee in de weg te staan, dus meer financiële input en politieke welwillendheid zijn absoluut noodzakelijk om de *Yaoundé Code of Conduct* te doen slagen. Het overwegend declaratoir karakter was ook een zwakte: er zouden duidelijkere, concretere verplichtingen en doelstellingen moeten worden opgelegd. De suboptimale functionering van de maritieme strategieën van de regionale organisaties en de daaraan gekoppelde informatie-uitwisselingscentra kan misschien wel als groeipijn gezien worden, maar het lijkt toch aangewezen om een versnelling hoger te schakelen. Het strekt in elk geval tot aanbeveling om het *Inter-Regional Coordination Centre*, dat toeziet op de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct* en over algemene strategische bevoegdheid beschikt, aan te sterken, aangezien de operationalisering van dit centrum en de implementatie van het document met verdragen te kampen kregen.

²⁸⁹¹ Zie o.a. M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 7.

2.3 Nationale wetgeving

2.3.1 Algemeen

Zoals eerder werd aangetoond, kunnen er op internationaalrechtelijk vlak nog heel wat verbeteringen worden aangebracht en staat het piraterijregime niet volledig op punt. Hoewel eventuele aanpassingen op dat niveau wel degelijk een positief effect zouden hebben en de globale piraterijbestrijding in grote mate kunnen faciliteren, lijken vooral de nationale tekortkomingen een belemmerende factor en dient daar in toenemende mate op gefocust te worden.²⁸⁹² Het internationaal recht schuift weliswaar een uniforme piraterijdefinitie en universele jurisdictie naar voor, maar eens men in een concrete situatie van aanhouding, vervolging en bestraffing van piraterijverdachten aanbeldt, dient op nationale wetgeving gesteund te worden: het komt aan de staat die jurisdictie opneemt toe om in een nationaalrechtelijke bevoegdheidsbepaling, strafbaarstelling, gepaste strafmaat en de nodige procedureregels te voorzien. Zonder zinvolle implementatie van het internationaal piraterijrecht kan men niet overgaan tot arrestatie en berechting van piraterijverdachten en het vergt dus weinig uitleg dat adequate nationale wetgeving van cruciaal belang is.

2.3.2 Oost-Afrika en West-Afrika

2.3.2.1 Algemeen

Wanneer men een blik werpt op de nationale piraterijwetgeving in Oost- en West-Afrika, springen de vele pijnpunten en het uiteenlopend karakter, zowel wat de piraterijdefinities als de implementatiegraad van de relevante internationale instrumenten en de strafmaat betreft, onmiddellijk in het oog, met nefaste gevolgen op vlak van aanhouding en vervolging tot gevolg.²⁸⁹³ Het ontbreken van adequate piraterijwetgeving maakt de betrokken landen zeer kwetsbaar en dit probleem dient zo snel mogelijk verholpen te worden: elk land dat in aanraking komt met piraterij dient zich aan te sluiten bij de relevante internationaalrechtelijke instrumenten (waaronder in elk geval het Internationaal Zeerechtverdrag en de *SUA Convention*, maar bij voorkeur ook de *Hostage-Taking Convention*, *Terrorist Financing Convention* en *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*) en moet de nuttige bepalingen omzetten in nationale wetgeving.²⁸⁹⁴

²⁸⁹² Zie R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 95-96; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 121; J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 132-135; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 105-107; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 100.

²⁸⁹³ Zie A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108-109; A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 149; D. CHANG, "Piracy Laws and the Effective Prosecution of Pirates", *Boston College International and Comparative Law Review* 2010, 273-288.

²⁸⁹⁴ Zie B. H. DUBNER, *The law of international sea piracy*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1980, 44-47; A. FAKHRY, "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108-111; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 121;

Gelet op het wijdverspreid gebrek aan capaciteit en knowhow blijkt implementatie van het Internationaal Zeerechtverdrag echter al een heuse uitdaging te vormen voor de regionale staten, waardoor het helaas weinig realistisch is om de incorporatie van andere verdragen voorop te stellen.

Het gebrek aan daadwerkelijke implementatie en toepassing van de universele jurisdictie in verschillende landen blijkt één van de grote spelbrekers bij het nastreven van doeltreffende piraterijbestrijding: door deze lacune zijn verschillende Afrikaanse staten immers niet bevoegd om te ageren tegen piraten buiten hun territoriale zee, tenzij het hun onderdanen of schepen onder hun vlag betreft. De mogelijkheden worden zo ernstig beperkt en het moet voor de betrokken landen dus een absolute prioriteit vormen om universele jurisdictie met betrekking tot piraterijmisdriven in hun nationale wetgeving te verwerken.²⁸⁹⁵ Effectieve strafbaarstelling van piraterij moet ook voorzien worden en het verdient aanbeveling om de piraterijdefinitie van het Internationaal Zeerechtverdrag over te nemen, al kunnen de zwakke punten eventueel worden bijgeschaafd. Telkens een land deze inspanning levert en gepaste wetgeving installeert, verhoogt de perceptie dat dit de internationale norm is en neemt de druk op de landen die daar nog niet in voorzien hebben toe. Daarnaast groeit uiteraard het aantal landen die voor de vervolging en berechting van piraten kunnen instaan, waardoor de opties voor overdracht van aangehouden piraten stijgen en de *catch en release*-praktijk wordt ingedijkt.

In Oost-Afrika, waar verschillende plaatselijke landen in het overgrote deel van de piraterijvervolging voorzien, voldoet de nationale wetgeving min of meer aan de vereiste standaarden, maar dat is zeker niet overal zo. Zoals eerder werd aangetoond, hebben de meeste landen in de Golf van Guinee weliswaar de belangrijkste verdragen ondertekend, maar nam slechts een minderheid de nodige maatregelen om deze ook daadwerkelijk te ratificeren en implementeren. Hoewel de vervolging en bestraffing van piraterij vaak op onwil stoot en dus ook los van de aanwezigheid van deugdelijke wetsbepalingen en implementatie hapert, is het belangrijk dat minstens de mogelijkheid bestaat om in de aanhouding en berechting van piraterijverdachten te voorzien: door het zorgvuldig omzetten van de relevante internationaalrechtelijke bepalingen beschikt men over de nodige instrumenten om piraterij op een efficiënte manier te beteugelen en dient men niet terug te grijpen naar andere, generieke misdrijven om vervolging en bestraffing mogelijk te maken. Bovendien wordt zo een zekere eenvormigheid tussen de wetgeving van verschillende staten gegarandeerd, wat essentieel is voor een globale, grensoverschrijdende problematiek als piraterij.

Het spreekt voor zich dat het absoluut vermeden moet worden dat nationale piraterijdefinities te veel van elkaar afwijken, waardoor bepaalde daden door de ene staat wel, maar door de andere staat niet als piraterij worden aangemerkt. In die context moeten de inspanningen van het *CMI*, dat modelwetgeving uitvaardigde om uniformiteit inzake strafbaar gestelde misdrijven en daaraan gekoppelde straffen te bewerkstelligen, geprezen worden. Bereidwillige landen worden met dergelijke richtsnoeren goed op weg gezet, maar het ontbreekt deze maatregelen uiteraard aan afdwingbaarheid, waardoor radicale veranderingen op wereldschaal uitblijven. Herhaalde oproepen

J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 132-135; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 105-107; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 100.

²⁸⁹⁵ Doorgedreven kennis van de draagwijdte van universele jurisdictie, wat ertoe zou leiden dat men inzielt dat er zonder toestemming ook kan worden ingegrepen in de EEZ van een andere staat, is in West-Afrika ook noodzakelijk (zie noot 1408).

van de VN en de IMO kunnen dat in de toekomst misschien verhelpen en de door de Afrikaanse Unie uitgevaardigde voorbeeldwetgeving zette eveneens de toon: ondanks de verschillen tussen de respectieve rechtsordes en de contrasterende rechtscultuur, dienen alle betrokken landen de nodige inspanningen te leveren om hun piraterijwetgeving op punt te zetten en op elkaar af te stemmen.

2.3.2.2 Verschillende werkpunten

Zoals reeds is gebleken, bevinden de werkpunten van de nationale wetgeving zich in beide regio's op een verschillend niveau. In West-Afrika ligt er nog heel wat werk voor de boeg en dienen de meeste landen nog in de basisbepalingen te voorzien: adequate strafbaarstellingen en het principe van universele jurisdictie zijn veelal niet aanwezig, waardoor men zich via algemene strafbepalingen moet proberen te behelpen om piraterijvervolging mogelijk te maken. De West-Afrikaanse landen moeten dus zo snel mogelijk doeltreffende piraterijwetgeving ontwikkelen door de voornaamste internationaalrechtelijke bepalingen en principes te implementeren. In Oost-Afrika is de situatie anders: de landen die actief zijn op vlak van piraterijvervolging beschikken reeds over een degelijk juridisch kader en het komt er dus voornamelijk op aan om dit verder te optimaliseren. Hier en daar moeten nog enkele pijnpunten worden bijgeschaafd om efficiënte piraterijbestrijding in alle omstandigheden toe te laten, maar de voornaamste instrumenten zijn aanwezig. De meeste Oost-Afrikaanse staten kunnen bijgevolg op zoek naar nuttige aanvullingen om hun nationaal piraterijregime te versterken en zouden er goed aan doen om duidelijke regelgeving met betrekking tot de overdracht van veroordeelde Somalische piraten naar hun thuisland in te voeren, in de toelating van getuigenverklaringen op afstand te voorzien, de provisies van de *SUA Convention* en andere relevante internationaalrechtelijke instrumenten te incorporeren en faciliterende bepalingen met het oog op de vervolging van piratenkopstukken te introduceren. Eén land valt uiteraard uit de boot, aangezien Somalië niet over coherente piraterijwetgeving beschikt, maar gelet op de aanhoudende chaos en het gebrek aan deugdelijk bestuur in het land, lijkt dat een grote uitdaging. In de autonome regio's Puntland en Somaliland staat men er beter voor en beschikt men wel over piraterijregelgeving, maar een eenvormig federaal piraterijregime verdient uiteraard de voorkeur. Naast de toestand van de nationale piraterijwetgeving op zich, vormt het gebrek aan effectieve afdwinging, veroorzaakt door een tekort aan uitvoeringsmechanismen, bekwame instellingen of politieke wil, uiteraard ook een groot probleem en dienen de betrokken staten daar in de toekomst hard aan te werken.²⁸⁹⁶ Een hervorming van de judiciële werking en het rechtshandhavingssysteem, gepaard met de opleiding van competent personeel, lijkt in bijna alle landen noodzakelijk om consequente vervolging en bestraffing te realiseren.²⁸⁹⁷

²⁸⁹⁶ Zie J. A. ROACH, "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 134-135; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 106; B. H. DUBNER, *The law of international sea piracy*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1980, 46; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

²⁸⁹⁷ Het ontwikkelen van kaderwetgeving die judiciële samenwerking tussen de regionale staten faciliteert, zou daarnaast ook een grote meerwaarde kunnen betekenen binnen de context van de vervolgingsproblematiek (zie A. KAMAL-DEEN, "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 108; A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 6; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014).

2.3.2.3 Regulering private maritieme beveiliging

Los van nationale wetgeving die aanhouding, vervolging en bestraffing van piraterijverdachten mogelijk maakt, is ook duidelijke regulering (vooral vanwege vlaggenstaten, maar ook van de betrokken kuststaten) met betrekking tot de inzet van gewapende private beveiligingsteams aan boord van schepen vereist, in afwachting van eventuele internationaalrechtelijke bepalingen hieromtrent, wat het einddoel vormt en uniformiteit moet creëren.²⁸⁹⁸ Het is aangewezen dat staten zich door de aanbevelingen van de IMO laten leiden en een kritische kijk op private maritieme beveiliging behouden. De Nigeriaanse wetgevende inspanningen dienen alvast geprezen te worden en stellen een beter gereguleerde maritieme beveiligingssector in het vooruitzicht in de Golf van Guinee, waar het huidig verbod op (gewapende) private beveiligingsteams zeer verwarrend is en aanleiding geeft tot verschillende problemen. In de zoektocht naar een pragmatische, rechtsgeldige regeling kan nagedacht worden over specifiek aangeduide gebieden waar gewapende private beveiliging aan boord van schepen wel mogelijk is: veilige scheepvaart zou zo in toenemende mate gegarandeerd kunnen worden, terwijl de inzet van PCASP overzichtelijk en controleerbaar blijft en de risico's tot een minimum worden beperkt.²⁸⁹⁹ De stijgende verzekeringspremies, aanhoudende aanvallen en het onbetrouwbaar imago van de West-Afrikaanse marines zullen alleszins voor toenemende internationale druk op de regionale staten zorgen, wat de ontwikkeling van dergelijke creatieve, flexibele oplossingen kan stuwten.²⁹⁰⁰ Los van het feit of men in de toekomst nog zou beslissen om het roer om te gooien en zich inschikkelijker op te stellen tegenover gewapende private beveiligingsteams, lijkt het in elk geval noodzakelijk dat de regionale landen een gemeenschappelijk standpunt innemen met betrekking tot deze delicate problematiek, aangezien enkel een geharmoniseerde regeling soelaas zal brengen: als er uiteenlopende normen worden aangenomen omtrent de toelaatbaarheid van private bewapening, zal dit de complexiteit van het probleem en de daaraan gekoppelde risico's immers enkel doen toenemen.²⁹⁰¹

2.3.3 Extraregionale staten

Ook de nationale wetgeving van landen die niet als kuststaten van door piraterij geteisterde gebieden kunnen worden aangemerkt, is met het oog op piraterijvervolging zeer relevant. Volgens het Internationaal Zeerechtverdrag komt het in principe immers toe aan de vlaggenstaat van het schip dat het vaartuig heeft aangehouden en de piraten heeft gearresteerd om een passende straf uit te spreken.²⁹⁰² Wetgeving die het mogelijk maakt om piraterijverdachten in deze extraregionale landen te berechten, is dus ook broodnodig. Net als bij de plaatselijke Oost- en West-Afrikaanse landen is het cruciaal dat het principe van universele jurisdictie in de nationale wetgeving geïmplementeerd wordt, opdat de staten in de aanhouding, vervolging en bestraffing van

²⁸⁹⁸ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 155-158; G. RODDEN en J. WALSH, "Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships", *Federal Lawyer* 2011, 30-56; J. H. HOHENSTEIN, "Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007, 17-19.

²⁸⁹⁹ Zie o.a. SAMI Members Briefing April 2015, 9.

²⁹⁰⁰ Zie V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 8.

²⁹⁰¹ Indien men wegens afwijkende wetgeving van beveiligingsteam moet wisselen of de protocollen dient aan te passen telkens men de territoriale zee van een andere staat binnenvaart, blijft er grote onduidelijkheid bestaan en wordt het afdwingen van de regels zeer problematisch (zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14 en 22; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 11-12).

²⁹⁰² Zie artikel 105 LOSC.

piraterijverdachten zouden kunnen voorzien, maar dit is helaas niet steeds het geval: zelfs in landen die oorlogsschepen laten patrouilleren rond de Hoorn van Afrika ontbreken soms dergelijke wetsbepalingen en daar moet dus snel iets aan gedaan worden. Een VN-rapport van 2012 wees weliswaar uit dat steeds meer landen bereid bleken om hun piraterijwetgeving te herzien²⁹⁰³, maar de Veiligheidsraad zal er met herhaalde oproepen moeten blijven op toezien dat de lidstaten hun verantwoordelijkheid nemen. Veel te weinig piraten worden op basis van universele jurisdictie vervolgd en dit is, naast de logische weigerachtigheid wegens de problemen en kosten die daarmee gepaard gaan, soms ook aan uitblijvende of gebrekkige implementatie van de relevante internationaalrechtelijke instrumenten te wijten. Met het oog op uniformiteit is het belangrijk dat men de internationaalrechtelijke piraterijdefinitie hanteert en naast het Internationaal Zeerechtverdrag worden bij voorkeur ook de relevante bepalingen van de *SUA Convention* in de nationale rechtsorde ingevoerd, aangezien dit bijkomende mogelijkheden biedt en op die manier een grote meerwaarde kan blijken.

België kwam (net zoals Japan) op de proppen met recente piraterijwetgeving, die niet volledig vrij is van gebreken, maar toch een doordacht, vooruitstrevend en coherent regime uitwerkt.²⁹⁰⁴ Het toepassingsgebied is ruimer dan dat van het Internationaal Zeerechtverdrag, waardoor enkele problemen ontweken worden, en de te volgen procedures worden zeer nauwkeurig omschreven, waardoor de naleving van de mensenrechten in theorie gegarandeerd is. Dergelijke wetgevende inspanningen mogen zeker geprezen worden en als voorbeeld dienen voor andere staten, maar het blijft belangrijk om de pijnpunten van deze wetten onder ogen te zien: nationale piraterijwetgeving blijft voor alle landen (in meer of mindere mate) een *work in progress* en het is noodzakelijk dat men de nodige inzet blijft leveren om dit te optimaliseren. België toonde zich bedrijvig en voorzag ook in specifieke wetgeving omtrent private beveiliging aan boord van schepen: de wet behandelt op nauwgezette wijze de uiteenlopende kwesties binnen de context van het inzetten van *PCASP* en kan als een waardige poging worden gezien, maar enkele bedenkelijke bepalingen en grote onzorgvuldigheden deden afbreuk aan deze regeling.²⁹⁰⁵ Andere landen kunnen bepaalde aspecten van deze Belgische wetgeving als richtsnoer gebruiken, maar men moet erover waken dat de minpunten en controversiële bepalingen niet zomaar worden overgenomen.

3. Mogelijke hervormingen op operationeel vlak

3.1 Internationale dimensie

3.1.1 Algemeen

Doorheen het werk is reeds gebleken dat de internationale gemeenschap op verschillende vlakken een significante bijdrage leverde en zo een belangrijke bondgenoot vormt in de strijd tegen piraterij in de onderscheiden regio's. Door het verstrekken van advies en het vooropstellen van bepaalde

²⁹⁰³ Zie Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council (26 maart 2012), *UN Doc. S/2012/177/Annex* (2012).

²⁹⁰⁴ Zie Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485; Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

²⁹⁰⁵ Zie Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

beleidslijnen, het leveren van materiële en financiële ondersteuning, het opleiden van bekwaam personeel en het opstarten van *capacity building*-initiatieven zorgde men ervoor dat beide regio's op termijn beter gewapend zijn om de piraterijproblematiek te bekampen en, gelet op de acute piraterijdreiging rond de Hoorn van Afrika, werden zelfs patrouillerende oorlogsschepen ingezet. Hoewel de ingrepen van de internationale gemeenschap veelal ingegeven zijn door eigenbelang en dus niet onmiddellijk als altruïstische weldaden moeten worden beschouwd, spreekt het voor zich dat beide regio's zeer dankbaar zijn voor de steun die ze ontvingen, al kan worden opgemerkt dat de West-Afrikaanse regio het vaak met iets minder moet stellen: grotere mondiale bewustmaking en meer ondersteuning door de internationale gemeenschap, die enorm veel inspanningen leverde binnen de context van de Oost-Afrikaanse piraterijbestrijdingsproblematiek, lijken op hun plaats. Een gegeven paard kijkt men in principe niet in de bek, maar binnen het kader van dit werk is het belangrijk om de uiteenlopende werkpunten te identificeren en mogelijke oplossingen te formuleren.

3.1.2 Oost-Afrika

3.1.2.1 Algemeen

In tegenstelling tot de situatie in West-Afrika, waar adequate nationale wetgeving en een goed functionerend judicieel bestel grote lacunes betreffen, lijkt de internationale gemeenschap in Oost-Afrika al vroeg de focus te hebben gelegd op wetgevende en judiciële hervormingen en bracht dit aan de hand van substantiële investeringen goede resultaten met zich mee. De toestand is nog steeds niet optimaal, maar de basisbenodigdheden zijn aanwezig en toekomstige ontwikkelingen zouden deze inspanningen moeten verzilveren. Los van deze positieve noot kunnen er echter nog voldoende werkpunten worden aangeduid en evenveel vragen worden gesteld bij het huidig beleid van de internationale gemeenschap. De piraterijdreiging rond de Hoorn van Afrika is weliswaar over zijn hoogtepunt heen en lijkt bedwongen, maar naast de krachtdadige militaire aanwezigheid, inzet van *PCASP*, strikte toepassing van de *Best Management Practices* en bestuurlijke consolidatie in Somalië schrijven velen de terugval toe aan tijdelijke of variabele factoren, waardoor een heuse heropflakking mogelijk blijft en de aandacht dus zeker niet mag verslappen.

3.1.2.2 Capaciteitsuitbouw

De wetgevende en judiciële hervormingen, veruitwendigd door projecten en maatregelen van de *UNODC* en het *UNDP*, contrasteren in grote mate met de *capacity building*-initiatieven met betrekking tot de zeemacht, kustwacht en ander rechtshandavingspersoneel, die in Oost-Afrika op een laag pitje staan en volgens critici onvoldoende aandacht krijgen.²⁹⁰⁶ Er bestaan amper adequaat uitgewerkte of gefinancierde internationale programma's voor de ontwikkeling, institutionalisering en opleiding van rechtshandavingsinstanties- en personeel binnen de context van piraterij en dit lijkt zo steeds meer de zwakke plek te worden van de getroffen staten rond de Hoorn van Afrika. De IMO engageert zich reeds lang voor de Oost-Afrikaanse piraterijproblematiek, maar haar inspanningen situeren zich voornamelijk op beleidsniveau en focussen grotendeels op de bevordering en implementatie van regionale overeenkomsten door middel van workshops, systematische evaluatie en rapportage. Binnen de context van de *Djibouti Code of Conduct* wordt opleiding en training van relevant personeel wel ondersteund door de internationale partners en werden al heel wat maritieme beveiligingsoefeningen en -lessen georganiseerd, maar dit volstaat

²⁹⁰⁶ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 88-89.

vooral nog niet om de capaciteiten op het gewenste niveau te brengen. In Oost-Afrika dient de internationale gemeenschap zich dus nog meer toe te leggen op de uitbouw van de zeemacht en kustwacht, zodat er een evenwicht kan worden gevonden.

3.1.2.3 Coördinatie

Waar zeker ook voor gepleit moet worden, is optimale coördinatie en overleg met de Somalische overheid, aangezien hun betrokkenheid en medewerking cruciaal is. Ook de relaties met de andere regionale staten dienen onderhouden te worden: vooral met Kenia, de Seychellen, Tanzania en Mauritius, die voor een groot deel van de piraterijvervolgingen instaan, en de plaatselijke landen die met hun zeemacht actief zijn in het gebied moet een goede verstandhouding worden nagestreefd. Een verdere ontwikkeling van de activiteiten van *EUCAP Somalia*, dat het potentieel heeft om een waardevolle rol te spelen, lijkt daarnaast meer dan opportuun en men moet actief op zoek gaan naar de meerwaarde die dit initiatief kan bieden ten aanzien van de bestaande steunprogramma's: enkel zo kan het effectief het ontbrekende puzzelstuk in de strijd tegen piraterij worden en een significant verschil uitmaken. Het versterken van de samenwerking tussen *EUNAVFOR* en *EUCAP Somalia* is ook aangewezen: men probeert nu reeds middelen uit te wisselen en verstrekt gezamenlijke trainingen aan de Somalische kustwacht, maar deze initiatieven kunnen worden uitgebreid om de krachten optimaal te bundelen.²⁹⁰⁷

Verder moet men blijven voorzien in de nodige coördinatie tussen de verschillende missies en militaire aanwezigheden via de *Contact Group* en *SHADE*: door de uiteenlopende activiteiten en strategieën zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, kunnen veel energie en middelen gespaard worden. Er vonden al verschillende bijeenkomsten plaats tussen bevelhebbers van diverse operationele eenheden, maar deze initiatieven worden bij voorkeur aangesterkt, aangezien regelmatige overlegmomenten in grote mate bijdragen tot efficiënte informatieverspreiding en coördinatie. Een samensmelting van de verschillende *task forces* lijkt in dat opzicht misschien geen slecht idee, maar rekening houdend met het tijdelijk karakter van de operaties, de dalende piraterij rond de Hoorn van Afrika en de grote kosten, blijkt de afweging negatief uit te slaan. Verschillende vloten opereren immers ook op zelfstandige basis in de regio, los van enig formeel samenwerkingsverband, en het lijkt dus vooral belangrijk dat het beleid van alle actoren met elkaar strookt en complementair is. Optimale interactie tussen de maritieme rechtshandhaving en het vervolgings- en bestraffingsproces blijkt tot slot ook een werkpunt en de internationale gemeenschap zou er goed aan doen om dit te faciliteren.

3.1.2.4 Inzet oorlogsschepen

Voor wat de patrouillerende oorlogsschepen rond de Hoorn van Afrika betreft, kan vurig gepleit worden voor het aanhouden van de tactiek van *friendly approaches*: de voordelen van deze werkwijze zijn ontegensprekelijk, aangezien een vertrouwensrelatie met de lokale bevolking wordt opgebouwd en nuttige informatie kan worden ingewonnen. Het moet weliswaar benadrukt worden dat het ultieme doel erin bestaat om de internationale militaire aanwezigheid op termijn af te bouwen, aangezien deze acute maatregelen stilaan plaats moeten maken voor duurzame preventie, maar dit kan uiteraard enkel gebeuren als de toestand lang genoeg stabiel blijft, de capaciteiten van de regionale staten naar een hoger niveau zijn getild en de situatie aan land significant verbeterd is, zodat piraterij niet langer een aantrekkelijke optie vormt voor jonge, wanhopige Somaliërs. Het werk

²⁹⁰⁷ Zie o.a. "Combined counter-piracy exercise", *Maritime Security Review*, 29 april 2013.

dat door de *UNODC*, het *UNDP* en andere organisaties in Somalië wordt verricht moet ertoe bijdragen dat de piraterij niet opnieuw opflakkert en de recente democratische verkiezingen en vredevolle machtsoverdracht in februari 2017 zijn een goed teken²⁹⁰⁸, maar het blijft een *work in progress*. De regionale capaciteiten zijn al wat toegenomen en velen achten een grootschalige terugkeer van de traditionele Somalische piraterij onwaarschijnlijk, maar de slinkende waakzaamheid, veruitwendigd door schepen die aan lagere snelheid en dichterbij de kust varen, opent nieuwe perspectieven voor piraten, die hun tactiek en *modus operandi* snel kunnen wijzigen en zo voor nieuwe dreigingen kunnen zorgen waar men niet op voorbereid is.

Velen vrezen dat een premature terugtrekking van de patrouillerende oorlogsschepen, die steeds waarschijnlijker wordt nu er zich amper nog noemenswaardige piraterij-incidenten voordoen en de prioriteiten van de internationale gemeenschap onvermijdelijk verschuiven, een grote vergissing zou blijken en een wederopstanding van de Somalische piraterij kan inluiden: ondanks de verwoede pogingen van Somalië, die met internationale steun terug in goed bestuur en een doeltreffend maritiem beleid tracht te voorzien, en de veelvuldige inspanningen van de buurlanden is het immers maar de vraag of de regio deze hardnekkige problematiek reeds op zelfstandige wijze kan bedwingen. Er bestaat een duidelijke correlatie tussen de inzet van de internationale vloot en de daling van de Somalische piraterijcijfers en een studie van de *UNODC* en *Oceans Beyond Piracy*, gebaseerd op een bevraging van een zeventigtal veroordeelde Somalische piraten, wees de aanwezigheid van een multinationale vloot duidelijk als grootste ontradende factor aan, boven de inzet van gewapende beveiligingsteams en de vrees voor gevangenschap.²⁹⁰⁹ Een recente, informele rondvraag bij de lokale bevolking in piraterijgevoelige regio's onthulde hetzelfde gevoel: men erkent dat de internationale militaire aanwezigheid de piraterij succesvol onderdrukt, maar meent dat dit slechts een tijdelijke oplossing vormt die komt te vervallen bij het terugtrekken van de oorlogsschepen.²⁹¹⁰

Omstreeks eind 2016 vond er reeds 2,5 jaar geen piraterijaanval plaats tegen een koopvaardijship, maar daar kwam op 22 oktober 2016 verandering in, toen Somalische piraten het vuur openden op een Britse tanker.²⁹¹¹ Dit zorgde ervoor dat de Somalische piraterijproblematiek opnieuw onder de aandacht kwam, wat op zich geen slechte zaak was met het oog op de belangrijke beslissingen die toen moesten worden genomen met betrekking tot de voortzetting van de internationale *task forces*. In november 2016 doekte de NAVO *Operation Ocean Shield* op, maar het werd reeds aangehaald dat het mandaat van *EUNAVFOR* – Operatie Atalanta enkele dagen later (mede ingegeven door bezorgde oproepen van de Somalische overheid en de private sector) tot december 2018 verlengd werd,

²⁹⁰⁸ Voormalig premier Mohamed Abdullahi Mohamed won op 8 februari 2017 de Somalische presidentverkiezingen en volgde Hassan Sheikh Mohamud op voor een termijn van vier jaar (zie "Somalis greet 'new dawn' as US dual national wins presidency", *The Guardian*, 8 februari 2017; "Abdullahi Mohamed Farmajo declared Somalia president", *Al Jazeera*, 8 februari 2017).

²⁹⁰⁹ Zie A. COLE en C. SEYLE, "Somali Prison Survey Report: Piracy Motivations & Deterrents", *Oceans Beyond Piracy*, 3 september 2015; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 3-5.

²⁹¹⁰ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016.

²⁹¹¹ Zie o.a. "Addressing Maritime Insecurity in the Horn of Africa: Can the Existing Counter-Piracy Framework Help Address the Evolving Maritime Threat?", *Oceans Beyond Piracy*, 31 januari 2017; "Somali pirates return?", *Maritime Security Review*, 7 november 2016; "EUNAVFOR extension expected", *Maritime Security Review*, 17 november 2016; "Denmark quits anti-piracy op", *Maritime Security Review*, 22 november 2016; "Somalia: keep fighting pirates", *Maritime Security Review*, 14 november 2016.

waardoor internationale militaire aanwezigheid nog even verzekerd leek en het moeilijk dilemma werd uitgesteld.

3.1.3 West-Afrika

3.1.3.1 Algemeen

De internationale gemeenschap toonde zich, gelet op de grote economische impact en het pertinent veiligheidsprobleem, steeds bezorgder om de alarmerende stijging van piraterij in de Golf van Guinee. Krachtvolle maatregelen werden tot op heden echter nog niet genomen: de internationale steun beperkt zich voornamelijk tot hulp bij de uitbouw van de maritieme capaciteiten van de betrokken landen, het verstrekken van financiële steun en veiligheidsadvies, training van kustwacht en zeemacht, technische ondersteuning en het promoten van regionale samenwerking. Deze inspanningen werden door diverse landen geleverd en voornamelijk de staten die verregaande economische of geopolitieke belangen in de regio hebben (zoals de Verenigde Staten, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, China, India, ...), toonden zich erg geëngageerd. Na het ontwikkelen van een specifieke strategie voor de regio en het opzetten van het recente *Gulf of Guinea Inter-Regional Network* kan de rol van de EU zeker niet veronachtzaamd worden, maar op multilateraal niveau leek toch vooral de VN het voortouw te nemen.

De nadruk werd gelegd op het vormen van één front tegen piraterij: het uitwerken van een gezamenlijke, efficiënte bestrijdingsstrategie tussen de betrokken landen werd als absolute prioriteit aangeduid en de regionale organisaties (ECCAS, ECOWAS, GGC en MOWCA) werden gesteund in hun pogingen daartoe. Het organiseren van een regionale topbijeenkomst, wat een belangrijke stap vormde in het ontwikkelingsproces van de gemeenschappelijke strategie, werd dan ook fors aangemoedigd. Door de ontwikkeling en ondertekening van de *Yaoundé Code of Conduct* bleken deze inspanningen uiteindelijk hun vruchten af te werpen en lijkt efficiëntere piraterijbestrijding in de Golf van Guinee in de toekomst mogelijk. Gezien de internationale gemeenschap zich maar recent met de piraterijproblematiek in West-Afrika inliet en de verschillende initiatieven nog niet zo lang lopen, is het moeilijk om een oordeel te vellen over de doeltreffendheid en wenselijkheid ervan, maar er kunnen reeds enkele tekortkomingen worden aangeduid en mogelijke correcties worden voorgesteld.²⁹¹²

3.1.3.2 Coördinatie

Vooreerst lijkt het duidelijk dat de verschillende steunmaatregelen zeer uiteenlopend zijn en stilaan een onoverzichtelijk amalgaam vormen. De *G7++FOGG* zorgt ervoor dat dit probleem enigszins wordt verzacht, maar het zou een goed idee zijn om de verscheidene initiatieven in de toekomst te bundelen en via één centraal orgaan te laten coördineren, al ligt dit niet zo voor de hand.²⁹¹³ Het

²⁹¹² Zie o.a. N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 79-100; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

²⁹¹³ Zie D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for*

wordt immers snel duidelijk dat er meer dan goede wil alleen nodig is om de situatie in de West-Afrikaanse wateren te verbeteren: duurzame oplossingen kunnen enkel bereikt worden indien er sprake is van doorgedreven coördinatie van de veelvuldige acties op de verschillende niveaus. De uitdaging bestaat er dus niet alleen in om doeltreffende maatregelen te ontwikkelen en implementeren, maar ook om deze een plaats toe te kennen in het groter geheel van interventie- en ondersteuningsinitiatieven: er dient eerst een gedegen afweging omtrent de positionering van de beoogde initiatieven binnen het ruimer kader plaats te vinden, waarbij onder meer de onderlinge relaties met de bestaande en geplande acties geanalyseerd worden.²⁹¹⁴ Losstaande of overlappende acties die niet passen binnen het bestaande corpus ter bestrijding van de piraterij in de Golf van Guinee vormen geen meerwaarde en zorgen voor een inefficiënte inzet van middelen, aangezien ondermijning van de lopende initiatieven en maatregelen op korte, lange of middellange termijn zo tot de risico's behoort.

Ook binnen de VN is verbeterde interne samenwerking tussen *UNOWA*, *UNOCA*, *UNODC* en *IMO* aan de orde, gelet op het wijdverspreid karakter, de veelheid aan diepgewortelde oorzaken en de uiteenlopende, nauw met elkaar verbonden vormen van criminaliteit in de regio.²⁹¹⁵ In tegenstelling tot de aanpak van veiligheids crisissen aan land hebben de Verenigde Naties immers weinig ervaring met het behandelen van maritieme instabiliteit en de gebruikelijke praktijk van de VN, waarbij verschillende instanties puur thematisch worden ingeschakeld, maakt het er zeker niet makkelijker op: net als op nationaal en regionaal niveau is een geïntegreerde aanpak cruciaal en het oprichten van een specifiek multinationaal comité zou dus een grote verbetering kunnen blijken. De inspanningen van de *IMO* bleken in elk geval erg succesvol en een voortzetting van deze engagementen verdient zeker aanbeveling.²⁹¹⁶ Ten slotte dient erop toegezien te worden dat de verstrekte steun wel degelijk complementair is met de nationale en regionale initiatieven in de Golf van Guinee: hulp van internationale partners is weliswaar noodzakelijk, maar onvoldoende overleg kan aanleiding geven tot disparate maatregelen die een averechts effect hebben en de plaatselijke initiatieven bemoeilijken.²⁹¹⁷ Zonder adequate coördinatie wordt er bovendien al te vaak teruggegrepen naar steunmaatregelen aan één bepaalde staat op basis van bilaterale partnerschappen (zoals VS-Nigeria, Frankrijk-Kameroen en Verenigd Koninkrijk-Ghana), wat nefaste onderlinge concurrentie tussen de regionale staten kan veroorzaken.

3.1.3.3 Wetgevende en judiciële hervormingen

De internationale partners moeten geduld hebben en dienen bereid te zijn om aanhoudende, structurele steun te verstrekken, aangezien sommige landen momenteel niet over een bekwame kustwacht en marine beschikken en dus nog verschillende jaren nodig zullen hebben om adequate rechtshandavingscapaciteiten op te bouwen. De internationale hulp met betrekking tot de West-Afrikaanse capaciteitsuitbouw, die voornamelijk gericht is op de uitbouw van de zeemacht,

Strategic and International Studies, 8 augustus 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

²⁹¹⁴ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 23.

²⁹¹⁵ Zie o.a. M. AFFA'A-MINDZIE e.a., "Insecurity in the Gulf of Guinea", 1.

²⁹¹⁶ Zie H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 100-102; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

²⁹¹⁷ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 23; T. VIRCOULON en V. TOURNIER, "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014.

kustwacht, landmacht, politietroepen en ander ordehandhavingspersoneel van de betrokken landen, dient dus zeker voortgezet te worden, maar het wordt hoog tijd dat er meer aandacht en financiële middelen geïnvesteerd worden in hervormingen van de nationale wetgeving, het judicieel bestel en de gerelateerde overheidsdiensten, zodat effectieve vervolging en bestraffing mogelijk worden gemaakt.²⁹¹⁸ Zoals in dit werk reeds is gebleken, vormt dit immers een cruciaal aspect: een sterke zeemacht of kustwacht kunnen misschien wel zorgen voor verhoogde preventie en maritieme rechtshandhaving, maar dit volstaat niet om het probleem op te lossen, aangezien het totaal gebrek aan piraterijvervolging in West-Afrika een schijn van straffeloosheid creëert en de scheepvaartsector ontmoedigt om in de toekomst nog piraterij-incidenten te rapporteren. Naast financiële en logistieke ondersteuning is het ook meer dan wenselijk dat de nodige knowhow wordt uitgewisseld om efficiënte wetgeving en adequate vervolging te realiseren.

3.1.3.4 Ondersteuning regionale coöperatie

Verder lijkt het cruciaal dat de internationale gemeenschap blijft aanzetten tot regionale samenwerking en de implementatie van de regionale plannen met internationale maatregelen probeert te ondersteunen.²⁹¹⁹ Hoewel de betrokken landen op uiteenlopende wijze getroffen werden door de wijdverspreide piraterij en ondertussen zeker de ernst van de situatie inzien, blijft het noodzakelijk om politieke druk uit te oefenen, zodat de West-Afrikaanse staten ertoe bewogen worden om van het ontwikkelen en uitvoeren van doeltreffende bestrijdingsstrategieën een absolute prioriteit te maken, zelfs wanneer de piraterijactiviteiten dalen en de dreiging lijkt af te nemen. Verschillende regionale landen hebben immers ook met andere ingrijpende problemen te kampen en het benadrukken van het belang van efficiënte piraterijbestrijding is daarom noodzakelijk. De internationale gemeenschap moet er bovendien over waken dat de nationale en regionale initiatieven niet enkel de uiterlijke verschijningsvormen aanpakken, maar ook de dieperliggende oorzaken beogen te verhelpen, zodat een duurzame oplossing in het vooruitzicht wordt gesteld.

3.1.3.5 Inzet oorlogsschepen?

Sinds de opstoot van piraterij in West-Afrika en de nefaste repercussies dat dit fenomeen zowel voor de regio als op wereldschaal met zich meebracht, werden al vaak parallellen getrokken met de piraterijproblematiek rond de Hoorn van Afrika: de vraag die steeds meer werd opgeworpen, was of de internationale gemeenschap nu ook patrouillerende oorlogsschepen in de Golf van Guinee en de Nigeriaanse kustwateren moest voorzien?²⁹²⁰ In Oost-Afrika bleek deze strategie, in combinatie met de acties vanuit de privésector, immers haar vruchten af te werpen en werd de wijdverspreide

²⁹¹⁸ Zie R. C. BECKMAN, "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 95-96; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 121; A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 154-157.

²⁹¹⁹ Zie J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

²⁹²⁰ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 12-13; P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 19-20 en 24; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010.

piraterij sterk teruggedrongen. Tot nu toe beperkten de internationale initiatieven ter bestrijding van piraterij in West-Afrika zich tot loutere ondersteuning en velen trokken de achterliggende logica van de nauwe, regio-specifieke aanpak in Oost-Afrika in twijfel, aangezien een dergelijke kleinschalige benadering allesbehalve lijkt te stroken met het globaal karakter van het piraterijfenomeen.²⁹²¹ Verschillende westerse mogendheden zijn weliswaar met marineschepen aanwezig in de regio en staan de getroffen landen op allerlei manieren bij, maar dit volstond helaas niet om de halsstarrige piraterijproblematiek in de Golf van Guinee, die veel minder media-aandacht geniet, maar niettemin kritiek is, terug te dringen, waardoor de roep om een multinationale vloot in de Golf van Guinee steeds luider klonk.²⁹²²

Hoewel het idee al enigszins werd opgeworpen door president Boni Yayi van Benin in zijn vraag om hulp aan de VN, werd de eerste belangrijke stap richting een dergelijk scenario begin 2012 genomen door Togo, dat de VN verzocht om een groep bereidwillige landen samen te stellen en gelijkaardige operaties op te zetten ter bestrijding van de piraterij in de Golf van Guinee.²⁹²³ Vooral China, India en Pakistan leken dit voorstel te steunen²⁹²⁴, maar na alarmerende berichten omtrent vermeende banden tussen Nigeriaanse piraten en terroristische groeperingen, leken ook de Verenigde Staten steeds meer aan te sturen op verregaande antipiraterijoperaties in West-Afrika: directe betrokkenheid van terroristen bij piraterijaanvallen was niet bewezen, maar er werd druk gespeculeerd over de realistische mogelijkheid dat een deel van de illegale inkomsten terugvloeide naar rebellen (zoals *MEND*) en regionale terroristische cellen (zoals Boko Haram), die naar verluidt nauwe banden onderhouden met Al Qaeda en IS.²⁹²⁵ De bezorgdheid groeide en de VS woog met zijn bondgenoten de mogelijkheid van krachtdadige maatregelen en militaire aanwezigheid in de regio af, maar budgettaire overwegingen, praktische beperkingen en de relatief lage internationale belangstelling voor de West-Afrikaanse piraterijproblematiek bemoeilijkten de zaken.

Ook andere landen lieten zich niet onbetuigd: zoals reeds vermeld, zonden verschillende staten oorlogsschepen naar de regio, waardoor de mogelijkheid van een multinationale militaire operatie zoals rond de Hoorn van Afrika steeds realistischer werd. Midden 2013 werd de oproep vanwege de West-Afrikaanse staten nog eens herhaald: gezien de grote economische impact pleitte men voor een even krachtdadige aanpak van het probleem in de Golf van Guinee.²⁹²⁶ Ook binnen de Europese Unie gingen reeds dergelijke stemmen: de suggestie van de *European Community Shipowners'*

²⁹²¹ Zie o.a. P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 1-2; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012.

²⁹²² Zie o.a. D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012.

²⁹²³ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 24; "Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea", *The Christian Science Monitor*, 28 februari 2012.

²⁹²⁴ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 24; "China calls for co-op to tackle Guinea Gulf piracy", *China Daily*, 28 februari 2012.

²⁹²⁵ Zie S. L. HODGKINSON, "The Governing International Law on Maritime Piracy", 18-19; P. CHALK, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, New York, Rand Publishing, 2008, 3; V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 6; M. LOWE, "Terrorists and Pirates: One Problem?", *Maritime Security Review*, 29 maart 2013; "US eyes anti-piracy effort along West Africa coast", *Associated Press*, 26 maart 2013; "Fighting Piracy in Africa", *Maritime Security Review*, 6 mei 2013.

²⁹²⁶ Zie "West Africa seeks anti-piracy force", *Maritime Security Review*, 25 juni 2013.

*Associations (ECSA)*²⁹²⁷ werd weliswaar resoluut afgewezen door de toenmalige EU-Commissaris voor Transport²⁹²⁸, maar uit recentere communicatie van de EU blijkt dat deze optie niet volledig uitgesloten wordt.²⁹²⁹ Men beseft weliswaar dat het slechts een tijdelijke oplossing zou vormen, maar een structurele regionale aanpak leidt uiteraard tot een trager proces, waarvan het tempo bepaald wordt door de samenwerking en politieke wil van de betrokken landen. Ondertussen tikt de klok evenwel lustig voort en stapelen de regionale en mondiale verliezen zich op, waardoor het voorstel om een multinationale vloot in de Golf van Guinee te stationeren aanhang won.²⁹³⁰ Zoals eerder werd aangehaald, kan de inzet van patrouillerende oorlogsschepen immers rechtstreeks in verband gebracht worden met de daling van de Somalische piraterijcijfers en dit wordt ook ondersteund door een studie van de *UNODC* en *OBP*, die de patrouillerende oorlogsschepen als grootste ontradende factor aanwees.²⁹³¹ Op korte tot middellange termijn lijkt het evenwel zeer onwaarschijnlijk dat dergelijke internationale militaire operaties in de Golf van Guinee worden opgestart.²⁹³² Er werd gespeculeerd dat de kwestie misschien geherevalueerd kon worden na afloop van het mandaat van *EUNAVFOR – Operatie Atalanta* eind 2016, maar zoals eerder aangegeven verlengde de EU de missie tot eind 2018, waardoor deze opportuniteit wegviel.²⁹³³

De gesuggereerde verregaande inmenging van de internationale gemeenschap lijkt slechts bespreekbaar indien het aantal incidenten blijft toenemen en de situatie overduidelijk escaleert. De uiteenlopende initiatieven, die met uitgebreide steun van de internationale gemeenschap en de privésector werden opgezet, moeten namelijk eerst wat tijd worden gegund en de voorkeur dient uit te gaan naar een gezamenlijke aanpak door de regionale staten zelf, wat uiteindelijk toch noodzakelijk zal zijn om op lange termijn tot een bevredigende oplossing te komen, aangezien de aanwezigheid van een internationale vloot slechts een provisionele maatregel betreft die enkel de symptomen van de complexe problematiek onderdrukt, maar niet in staat is om de wortels van het piraterijprobleem aan te pakken. Er zijn tal van redenen waarom patrouillerende oorlogsschepen niet opportuun worden geacht in de Golf van Guinee en één daarvan vindt zijn grondslag in de duidelijke verschillen met de Somalische piraterijproblematiek: als algemene premisse wordt namelijk vaak

²⁹²⁷ Website: www.ecsa.eu.

²⁹²⁸ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13; "No EU naval force to be sent to West Africa", *Shippingwatch*, 6 december 2013.

²⁹²⁹ Zie "Q&A's for a European Union Maritime Security Strategy", Europese Unie, 6 maart 2014, 3.

²⁹³⁰ Zie A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 7; V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 7.

²⁹³¹ Zie A. COLE en C. SEYLE, "Somali Prison Survey Report: Piracy Motivations & Deterrents", *Oceans Beyond Piracy*, 3 september 2015.

²⁹³² Ook in de regio zelf is niet iedereen voor dit idee te vinden: politici en andere machtige figuren zijn meer dan eens betrokken bij piraterij, oliediefstal en drugs-, wapen- en mensensmokkel, waardoor het niet verwonderlijk is dat deze corrupte elite niet al te happig is op internationale aanwezigheid, die hun illegale praktijken en medeplichtigheid aan het licht kan brengen. Het feit dat er rond de Hoorn van Afrika enkel gefocust werd op piraterijbestrijding en men zich als een principe van algemeen beleid niet bezighield met het opsporen van witteboordencriminaliteit, leek deze vrees niet te doen afnemen (zie o.a. Statement by the President of the Security Council (14 augustus 2013), *UN Doc. S/PRST/2013/13* (2013); M. CRIPPA, "Regional States Play Key Role in Fight against Piracy in West Africa", *Communis Hostis Omnium*, 7 september 2013; V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 6-7).

²⁹³³ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 13; V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 7.

gesteld dat piraterijvormen die onmiskenbaar verschillen qua achtergrond, aangewende methodes en motieven ook contrasterende bestrijdingsmodellen vergen om de kwestie op doeltreffende wijze te bedwingen.²⁹³⁴

Er valt uiteraard iets te zeggen voor deze logische redenering: de vaststelling dat een multinationale militaire interventie er (in combinatie met de doorgedreven toepassing van *Best Management Practices* en de inzet van private beveiligingsteams aan boord van schepen) in geslaagd is om de piraterij rond de Hoorn van Afrika te neutraliseren, wil allerm minst zeggen dat eenzelfde strategie ook een efficiënte oplossing biedt voor de totaal verschillende piraterijproblematiek in West-Afrika. Het lijkt eerder onwaarschijnlijk dat identieke bestrijdingsmethodes ook in de Golf van Guinee groot succes zouden kennen en een gelijkaardige aanpak zou in elk geval heel wat bezwaren inzake territoriale integriteit en soevereiniteit opwerpen, aangezien West-Afrikaanse piraten voornamelijk in de territoriale en interne wateren van de getroffen staten opereren.²⁹³⁵ Internationaalrechtelijk gezien gaat het dus vaak niet om piraterij, waardoor de principiële jurisdictie en het juridisch regime verschillen en de inzet van een multinationale vloot veel gevoeliger zou liggen.²⁹³⁶ In Oost-Afrika werd weliswaar in de mogelijkheid voorzien om in de Somalische territoriale zee en zelfs aan land te opereren, maar dit gebeurde enkel op vraag en met toestemming van de Somalische overheid. Ten slotte moet er ook nog op gewezen worden dat er zich praktische problemen zouden kunnen voordoen: de territoriale zee in de Golf van Guinee is immers zeer ondiep en zou dus niet zo toegankelijk zijn voor grote oorlogsschepen.²⁹³⁷

Ondanks de potentiële voordelen op vlak van preventie en interventie kunnen er ook nog andere tegenargumenten geformuleerd worden: patrouillerende oorlogsschepen van derde staten zouden meer dan eens problemen veroorzaken bij het verzamelen van bewijsmateriaal en de navolgende vervolging van piraterijverdachten en ook op financieel vlak blijkt de optie niet onmiddellijk wenselijk, aangezien de kost zeer hoog oploopt.²⁹³⁸ Gelet op het feit dat de economische impact van de West-Afrikaanse piraterij ongeveer vijf keer lager ligt dan ooit het geval was aan de andere kant van het continent, blijkt de inzet van een multinationale vloot dus niet echt aangewezen en is er weinig stimulans om de internationale gemeenschap daartoe te bewegen. Het voordeel van ongehinderd verkeer zou voor sommige handelspartners best kunnen opwegen tegen de substantiële kost, maar de ontwikkeling van de nodige maritieme beveiligingscapaciteiten bij de

²⁹³⁴ Zie o.a. C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, 3; SAMI Members Briefing April 2015, 2.

²⁹³⁵ Zie "Growing concern in West Africa", *Maritime Security Review*, 28 oktober 2013; "Defining piracy in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 11 december 2012.

²⁹³⁶ Zie F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 12; S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 156-157; V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 7; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 8.

²⁹³⁷ Zie S. L. HODGKINSON, "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 156.

²⁹³⁸ Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 12; J. PATCH, "Send the warships home: Piracy is a crime best addressed by law enforcement efforts", *Armed Forces Journal* 2010, 28-37; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013; V. FELBAB-BROWN, "The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013, 7.

getroffen landen blijft een veel efficiëntere en duurzamere oplossing vanuit economisch en politiek standpunt.

Naast de afweging omtrent de doeltreffendheid en efficiëntie van dergelijke acties, meent de overgrote meerderheid ook dat een multinationale militaire interventie allerm minst noodzakelijk is in de Golf van Guinee: de chaotische, wetteloze toestand in Somalië, dat duidelijk als een gefaalde staat kon worden aangemerkt en niet over de vereiste capaciteiten beschikte om doortastend in te grijpen, valt immers niet te vergelijken met de situatie in de Golf van Guinee, waar functionerende overheden aan het roer staan en men wel degelijk een oplossing tracht te zoeken voor het piraterijprobleem.²⁹³⁹ Nigeria worstelt bijvoorbeeld wel met verschillende uitdagingen op zee en aan land, maar beschikt over een zeer sterke economie en niet te onderschatten strijdkrachten, waardoor het zeker in staat zou moeten zijn om te interveniëren. De regio is allerm minst gespaard gebleven van tegenslagen, maar de meeste staten in de Golf van Guinee genieten relatieve economische en politieke stabiliteit en beschikken over behoorlijk ontwikkelde infrastructuur en bekwaam personeel, waardoor maritieme beveiliging in principe gegarandeerd zou moeten kunnen worden indien men daar een absolute prioriteit van maakt.²⁹⁴⁰ Er kunnen dus niet onmiddellijk parallellen getrokken worden met de situatie rond de Hoorn van Afrika en er zijn verschillende redenen om niet (onmiddellijk) tot gelijkaardige, verregaande acties over te gaan. Gezamenlijke patrouilles door oorlogsschepen van de regionale staten lijken in dat opzicht een veel betere optie, maar er moet over gewaakt worden dat de bestrijdingsmaatregelen geen exclusief militair karakter krijgen. Een betreurenswaardige globale trend sinds 11 september 2001 blijkt zich immers ook in de Golf van Guinee te manifesteren: verschillende gesuggereerde oplossingen wezen reeds op een controversiële focus op militarisering als reactie op onveiligheid, maar een dergelijke tendens brengt heel wat risico's met zich mee.²⁹⁴¹

3.2 Regionale dimensie

3.2.1 Algemeen

De inbreng van de internationale gemeenschap kan zeker niet veronachtzaamd worden en deze steun zou in de toekomst ook voortgezet moeten worden, maar initiatieven die door de betrokken regio's zelf worden ontwikkeld zijn uiteindelijk nodig om een duurzame oplossing te realiseren: men moet zijn verantwoordelijkheid nemen en via doorgedreven samenwerking tot een coherente, doeltreffende strategie komen, aangezien men niet eeuwig afhankelijk kan blijven van externe hulp. De internationale preventie- en bestrijdingsmaatregelen zullen op een bepaald moment immers onvermijdelijk uitdoven en tegen dan moeten de regionale staten ervoor zorgen dat men over een deugdelijk beleid en krachtdadige maatregelen beschikt. Gelet op de eigen troeven, zwaktes, noden

²⁹³⁹ Zie P. K. GOSH, "Piracy in the Gulf of Guinea", 20; F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 12; A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7; M. CRIPPA, "Regional States Play Key Role in Fight against Piracy in West Africa", *Communis Hostis Omnium*, 7 september 2013; C. BARRIOS, "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013; "West Africa piracy overtakes Somalia", *Maritime Security Review*, 18 juni 2013.

²⁹⁴⁰ Verschillende West-Afrikaanse landen, zoals Angola, Benin, Ghana en Nigeria, kunnen steunen op een stevige maritieme traditie, mede door de partnerschappen en gezamenlijke trainingsoefeningen met de Amerikaanse, Britse en Braziliaanse marine (zie o.a. A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 7).

²⁹⁴¹ Zie o.a. C. UKEJE e.a., *African approaches to maritime security*, 25, 33 en 40-41.

en karakteristieken kunnen de regio's een oplossing op maat ontwikkelen, die de oorzaken en gevolgen van de piraterijproblematiek op systematische wijze aanpakt. Het spreekt voor zich dat men alle neuzen in dezelfde richting moet krijgen om optimale regionale coöperatie mogelijk te maken, maar dat is in de praktijk niet altijd even makkelijk: onderlinge spanningen of conflicten moeten opzij worden gezet om samen een adequaat kader en efficiënte maatregelen ter bestrijding van piraterij naar voor te schuiven. Het is cruciaal dat deze regionale strategieën de juiste prioriteiten leggen en een gepaste aanpak voorschrijven, maar dat is helaas niet altijd het geval.

3.2.2 Oost-Afrika

3.2.2.1 Algemeen

In de Oost-Afrikaanse regio, waar de kustlijn veel minder landen telt dan de Golf van Guinee, zou regionale samenwerking in principe vlot moeten verlopen: het is evident dat het makkelijker is om iedereen op één lijn te krijgen en gezamenlijke initiatieven op te zetten indien er minder actoren zijn die verenigd moeten worden. Naast een gebrek aan ervaring op vlak van regionale samenwerking en het laag ontwikkelingsniveau van de regio, kampt men echter met één groot probleem, dat bovenstaand voordeel nagenoeg volledig uitwist: Somalië vormt de spilfiguur op vlak van piraterij rond de Hoorn van Afrika, maar is door een gebrek aan adequaat bestuur en relevante capaciteiten vooralsnog niet in staat om zijn verantwoordelijkheid op te nemen. Aangezien de wortels van de Oost-Afrikaanse piraterijproblematiek zich hoofdzakelijk daar bevinden, is het moeilijk voor de andere regionale staten om aan een structurele oplossing te werken. Naast voor de hand liggende samenwerkingsinitiatieven tussen de buurlanden, zal een regionale oplossing dus veel aandacht moeten besteden aan het aansporen en ondersteunen van Somalië om stabiliteit te creëren, doelgerichte capaciteitsuitbouw door te voeren, effectieve rechtshandhaving te verzekeren en een samenhangend maritiem beleid te ontwikkelen: alles moet in het werk worden gesteld om de betrokkenheid en actieve medewerking van Somalië te verkrijgen, aangezien de sleutel tot succesvolle bestrijding van de Oost-Afrikaanse piraterijproblematiek duidelijk in deze staat te situeren is. Dit dient echter stapsgewijs te gebeuren en betreft een moeilijke evenwichtsoefening: indien Somalië te snel gedwongen wordt om een rol op zich te nemen die het op dat moment nog niet waar kan maken, kan dit immers nefaste gevolgen met zich meebrengen en de beoogde vooruitgang enkel bemoeilijken. De regionale staten dienen het nodige geduld en begrip aan de dag te leggen voor de kwetsbare situatie waarin het land verkeert en moeten Somalië op alle mogelijke manieren bijstaan. Hoewel een gemeenschappelijke regionale strategie, gecodificeerd in de *Djibouti Code of Conduct*, een prachtige realisatie is en de piraterijbestrijding zeker ten goede komt, zal het zwaartepunt bij Somalië blijven liggen en zullen de betrokken staten het land moeten blijven motiveren. Gezamenlijke initiatieven van de buurlanden kunnen de Somalische gebreken weliswaar deels compenseren, maar zolang de situatie in Somalië niet opgelost geraakt, vormt dit allerminst een duurzame oplossing.

3.2.2.2 Werkpunten

De strategie en initiatieven die voortvloeien uit de *Djibouti Code of Conduct* bieden een grote meerwaarde, maar zoals eerder werd aangetoond, moeten deze nog verder worden aangescherpt. Op vlak van capaciteitsuitbouw, opleiding van bekwaam personeel en informatie-uitwisseling kunnen de inspanningen nog verhoogd worden en het is noodzakelijk dat alles goed wordt afgestemd op de bestaande regionale en nationale programma's en maatregelen. In Oost-Afrika werd het belang van

adequate nationale wetgeving en judiciële capaciteiten ondertussen voldoende benadrukt en dit leidde tot grote vooruitgang binnen die context, waardoor het hoog tijd is om de prioriteiten te herschikken en meer te focussen op consistente rechtshandhaving: zonder de ontwikkeling en verdere optimalisering van nationale wetgeving volledig te veronachtzamen, moeten de zeemacht, kustmacht en ander rechtshandhavingseenheden uitgebouwd worden om zwakke plekken in de regionale piraterijbestrijdingsstrategie te vermijden. Doeltreffende wetgeving en deugdelijke beleidslijnen betreffen immers mooie ambities, maar het is uiteindelijk van het allergrootste belang dat men over de capaciteiten beschikt om in te grijpen en piraterij te onderdrukken. Het leek een rationele beslissing om een netwerk van nationale kustwachteenheden voorop te stellen en de creatie van een gezamenlijke kustwacht niet onmiddellijk te forceren, maar eenmaal dit samenwerkingsverband in de toekomst efficiënt blijkt te werken, kan men zich via het opdrijven van de onderlinge coördinatie geleidelijk wagen aan het vormen van een gemeenschappelijke kustwacht, die op complementaire of overkoepelende wijze de kennis, middelen en het personeel van de betrokken staten samenvoegt en zo meer slagkracht zou moeten bieden.

Niet enkel het kustwacht- en marinepersoneel dat in maritieme beveiliging en aanhouding van piraterijverdachten voorziet, maar ook andere actoren moeten adequaat opgeleid worden, zodat de juiste beslissingen worden genomen. Het potentieel van het *Djibouti Regional Training Centre* moet ten volle benut worden en verdere ontwikkeling van gespecialiseerde opleidings- en trainingsprogramma's voor personen die in de betrokken landen in training voorzien, alsook specifieke workshops en oefeningen voor beleidsmakers, lijken aangewezen. Gezamenlijke opleidingsprogramma's voor de volledige regio, waar kennis en ervaring kunnen worden uitgewisseld en banden kunnen worden gesmeed, dragen bovendien bij tot betere coördinatie en onderlinge verstandhouding op nationaal en regionaal vlak, wat cruciaal is binnen de context van piraterijbestrijding. Op termijn kunnen ook regionale richtsnoeren en *standard operating procedures* met betrekking tot maritieme rechtshandhaving en piraterijbestrijding ontwikkeld worden om de acties van de verschillende staten in toenemende mate op elkaar af te stemmen en enige uniformiteit te creëren. Op vlak van *maritime domain awareness*, een essentieel thema waar nooit genoeg aandacht aan besteed kan worden, mag er bovendien niet op de lauweren worden gerust en is het belangrijk dat men de nodige optimalisaties blijft stimuleren en faciliteren. Internationale rapporteringsmechanismen zoals het *MSCHOA* en *UKMTO* verschaffen veel informatie en visibiliteit omtrent de scheepvaartbewegingen in de *High Risk Area* en droegen in grote mate bij tot het onderdrukken van de piraterij, maar op lange termijn stelt zich een probleem, aangezien de regionale staten vooralsnog niet over de vereiste patrouillecapaciteiten en rapportagecentra beschikken om de internationale systemen te vervangen. Dit dient dan ook als een prioritair werkpunt te worden aangemerkt, waar in de toekomst meer aandacht en middelen aan besteed moeten worden.

Naast de *Djibouti Code of Conduct*, het pronkstuk van regionale samenwerking op vlak van piraterijbestrijding in Oost-Afrika, ontwikkelden zich nog andere regionale initiatieven. De driedelige aanpak die door de *ESA-IO Regional Strategy* naar voor wordt geschoven vertoont heel wat sterke punten en besteedt bijzondere aandacht aan de situatie in Somalië, maar de regionale staten werden het niet eens over de concrete uitwerking. Net zoals de *Djibouti Code of Conduct* getuigt de gemeenschappelijke verklaring van de nodige becommernis en politieke wil, maar het is niet meer dan een politieke verklaring, die niet afdwingbaar is en dus geen concrete maatregelen garandeert: om effectieve resultaten op te leveren, moet men op termijn overschakelen op bindende documenten, die bepaalde acties en beleidslijnen voorschrijven. Ook de *IGAD*, *EAPCCO* en *SADC*

kwamen met initiatieven op de proppen, maar deze hebben niet steeds de gewenste impact en streven veelal algemene doelstellingen na, die weliswaar relevant zijn in de strijd tegen piraterij, maar daar zelden specifiek op gericht zijn.

Doelgerichtere regionale maatregelen zijn aangewezen en de vele regionale conferenties omtrent maritieme beveiliging, die weliswaar hun nut bewijzen op vlak van overleg en bewustmaking, moeten meer tastbare resultaten opleveren. Initiatieven met betrekking tot gezamenlijke aankoop en uitwisseling van materiaal en uitrusting voor kustwacht- en marinepersoneel moeten worden gepromoot en de Afrikaanse Unie dient bovenal krachtadiger op te treden: verschillende documenten met waardevolle bepalingen inzake maritieme beveiliging en piraterijbestrijding werden aangenomen en legden de nadruk op regionale coördinatie en samenwerking, maar door vage bewoordingen, een gebrek aan draagvlak en inadequate implementatieplannen kregen deze weinig navolging. Een overkoepelende visie voor de Afrikaanse maritieme sector, voldoende financiering en ondersteuning, duidelijkere formuleringen, degelijke handhavingsmechanismen en meer overleg hadden wonderen kunnen doen, maar men verviel steeds in dezelfde fouten.

De *2050 AIM Strategy* liet een nieuwe wind waaien en bleek met zijn geïntegreerde maritieme visie en brede doelstellingen zeer ambitieus te zijn, maar het blijft de vraag of men er nu wel in zal slagen om de ideeën doeltreffend te implementeren. Desalniettemin lijkt het wenselijk om de regionale programma's en initiatieven in de mate van het mogelijke aan deze continentale strategie te linken, zodat complementariteit verzekerd wordt. De *2050 AIM Strategy* bevat immers heel wat nuttige bepalingen en objectieven inzake piraterijbestrijding en beschikt dus over voldoende potentieel om dit schadelijk fenomeen aan te pakken: piraterij wordt gekaderd binnen de belangrijkste bedreigingen voor het Afrikaans maritiem domein en de meest prominente pijnpunten worden geïdentificeerd. Eén van de problemen is dat te veel verschillende actoren en projecten op ongeordende wijze naast elkaar opereren: één overkoepelend orgaan, dat alle maritieme beveiligingsinitiatieven coördineert, is meer dan wenselijk, maar minder verregaande maatregelen zouden ook een pragmatische oplossing kunnen bieden. De totstandkoming van het *Lomé Charter*, dat in de *2050 AIM Strategy* geïncorporeerd zal worden, leek daarnaast veelbelovend om de maritieme beveiliging in Afrika naar een hoger niveau te tillen, maar het document kampt helaas ook met verschillende gebreken die de waarde van dit baanbrekend initiatief kunnen ondermijnen en blijft ondanks het bindend karakter sterk afhankelijk van de politieke wil van de betrokken staten. De uiteenlopende moeilijkheden en de ontbrekende handtekeningen van enkele voortrekkers lijken vooralsnog te suggereren dat het te vroeg is voor een continentale maritieme beveiligingsstrategie: de verschillende regio's zouden eerst een doeltreffend beleid moeten implementeren en uiteindelijk zouden deze elementen geïntegreerd moeten worden in een gemeenschappelijk Afrikaans beleid. De ambitie van het *Lomé Charter* kan moeilijk miskend worden, maar er kunnen grote vragen gesteld worden bij de politieke *top down*-aanpak die gehanteerd werd: *bottom up*-initiatieven op operationeel niveau zijn immers makkelijker door te voeren en leiden over het algemeen veel sneller tot resultaten.

Tot slot kan gesteld worden dat de grote betrokkenheid van de internationale gemeenschap bij regionale initiatieven geleidelijk moet worden afgezwakt: de regionale staten dienen in te zien dat ze de piraterijproblematiek op termijn zelf de baas moeten kunnen en moeten de rol die tot nu toe door de internationale gemeenschap werd ingevuld gaandeweg overnemen, zodat men in de toekomst zelf de touwtjes in handen heeft en geen verregaande internationale inmenging meer

hoeft te dulden. De ondersteuning door de internationale gemeenschap is lang nuttig en noodzakelijk geweest, maar het is niet gezond om daar eeuwig op te blijven teren: de *'internationally led regional efforts'* moeten evolueren richting puur regionale initiatieven, aangezien transnationale problemen zoals piraterij best op dit niveau worden bestreden. Het spreekt voor zich dat deze delicate transitie zeer voorzichtig en geduldig moet worden doorgevoerd, zonder overhaaste of onbesuisde wendingen, om een potentieel fiasco te vermijden. Nu de grootste piraterijdreiging in Oost-Afrika voorbij lijkt te zijn, is het bovendien cruciaal dat de regionale staten waakzaam blijven en zich gezamenlijk blijven engageren om de piraterijproblematiek definitief te neutraliseren.

3.2.3 West-Afrika

3.2.3.1 Algemeen

Zoals reeds werd vermeld, is de Golf van Guinee veel gefragmenteerder dan de Hoorn van Afrika en dit heeft zijn gevolgen voor de regionale piraterijbestrijding: door het groot aantal landen is het meer dan ooit duidelijk dat piraterij enkel succesvol bestreden kan worden indien een gecoördineerde regionale aanpak wordt ontwikkeld.²⁹⁴² Geen enkel land beschikt immers over de nodige slagkracht om het probleem op zelfstandige wijze te bekampen en piraten verleggen voortdurend hun actieterrein, rekening houdend met het piraterijbeleid dat door de betrokken kuststaten gevoerd wordt.²⁹⁴³ Door het lang uitblijven van georganiseerde samenwerking slaagde men er niet onmiddellijk in om piraten te ontmoedigen en het was pas toen de problematiek geleidelijk escaleerde dat de regionale staten inzagen dat er op vlak van regionale coöperatie een versnelling hoger diende te worden geschakeld.²⁹⁴⁴ Bilaterale en regionale samenwerkingsverbanden werden vooropgesteld, maar men bleef lang steken bij halfslachtige pogingen of kleinschalige engagementen, die weliswaar verdienstelijk waren, maar geen structurele, geïntegreerde oplossing boden. Ondanks het produceren van zichtbare resultaten, bleek een gebrek aan onderlinge complementariteit ook te verhinderen dat dergelijke acties het aantal piraterij-incidenten significant terugdrongen.

Pas na aanslepend overleg en hardnekkige inspanningen van de ECCAS, ECOWAS en GGC werd een gecoördineerde regionale strategie ontwikkeld, die de krijtlijnen uittekent voor een gemeenschappelijk maritiem beveiligingsbeleid en een kader moet bieden voor alle lopende en toekomstige initiatieven binnen die context. De politieke wil van alle deelnemende staten bijeenkrijgen om de *Yaoundé Code of Conduct* te realiseren was één ding en zorgde voor nieuwe hoop, maar om te vermijden dat deze waardevolle inspanningen slechts holle woorden op een blad papier blijven, is het van het allergrootste belang dat men nu ook blijft handelen volgens de geuite voornemens en alles in het werk stelt om de ambitieuze objectieven te bereiken: er moet doorgegaan worden op het gecreëerde elan om de ontwikkelde instrumenten te laten renderen.

²⁹⁴² Zie o.a. F. I. GOMEZ, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 22.

²⁹⁴³ Zie H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 85; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012.

²⁹⁴⁴ Zie A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; Executive Summary Maritime Safety and Security in West and Central Africa Seminar (27-29 March 2012 - Cotonou, Benin), *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", *Crisis Group*, 12 december 2012.

Veel meer dan moeilijk te bewerkstelligen aanpassingen aan het internationaalrechtelijk regime, zijn regionale samenwerkingsinitiatieven immers absoluut noodzakelijk om het piraterijprobleem uit de wereld te helpen.²⁹⁴⁵ Aangezien maritieme beveiliging in de Golf van Guinee cruciaal is voor het realiseren van duurzame economische groei, moeten de betrokken landen hun verantwoordelijkheid nemen en dient men verder te kijken dan de eigen grenzen, zodat doeltreffende regionale maatregelen kunnen worden genomen en men samen veilige wateren kan garanderen.

3.2.3.2 Werkpunten

Het is vanzelfsprekend dat de betrokken landen hun volledige medewerking dienen te verlenen aan de ECCAS, ECOWAS en GGC om de regionale strategie te implementeren. De concrete effecten van de doorgevoerde maatregelen moeten voortdurend geëvalueerd worden en complementariteit met bestaande nationale, regionale en internationale initiatieven dient te worden verzekerd. Zoals reeds werd vermeld, kunnen er wel lessen getrokken worden uit de ervaringen van de *Djibouti Code of Conduct* en het strekt tot aanbeveling om hier in grote mate rekening mee te houden tijdens het implementatieproces. Nauw overleg met de relevante internationale actoren (UNOWA, UNOCA, UNODC, IMO, ...) is aangewezen en net als in Oost-Afrika lijkt afstemming op de strategie van de Afrikaanse Unie geen overbodige luxe. De bevoegdheidsverdeling, waarbij het aan de regionale organisaties toekomt om de algemene strategie uit te tekenen en de betrokken staten aan te voeren, moet duidelijk worden aangehouden, maar de verdeling van de regio tussen twee regionale organisaties maakt het er de zaken helaas niet makkelijker op.

De geografische scheiding tussen ECCAS- en ECOWAS-landen zorgt ervoor dat niet enkel de kuststaten onderling, maar ook de respectieve regionale organisaties permanent moeten overleggen om alles op elkaar af te stemmen en overlappingsen te vermijden. Dit lijkt echter makkelijker gezegd dan gedaan, gelet op de eerder besproken politieke rivaliteit, het latent wantrouwen en de grensconflicten tussen de regionale staten. Met het oog op het bekampen van de gemeenschappelijke piraterijdreiging moet men deze onderlinge spanningen en verdeeldheid naast zich neer kunnen leggen: men kan immers niet blind zijn voor de opportuniteiten die regionale samenwerking in de Golf van Guinee biedt, aangezien de ECCAS en ECOWAS heel wat potentieel tonen en men op dat vlak zeker een stapje voor heeft op Oost-Afrika. De ECCAS kan de voortrekkersrol blijven opnemen terwijl de ECOWAS zijn achterstand goedmaakt, zodat er geen al te groot onevenwicht gecreëerd wordt. De *Gulf of Guinea Commission*, die bovenvermelde geografische scheiding overstijgt, bevindt zich op zijn beurt in een unieke positie om als brug te fungeren tussen de ECCAS en de ECOWAS, die niet weigerachtig lijken te staan ten opzichte van toenemende synergie, maar moet dringend verder worden uitgebouwd om zijn uitgebreid maritiem mandaat ten volle te benutten.

Een regionale organisatie die ook niet zomaar veronachtzaamd mag worden is de *Maritime Organization of West and Central Africa*, die ondanks inspirerende voorstellen uit beeld is verdwenen. Het idee van een geïntegreerd kustwacht netwerk, dat samen met de IMO werd verankerd in een *memorandum of understanding*, was zeer waardevol en het zou niet slecht zijn als ook andere suggesties van de MOWCA, waaronder het oprichten van associaties van nationale

²⁹⁴⁵ Zie N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 121; H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 85-86; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012.

maritieme instanties, havenautoriteiten en rederijen, terug worden opgevist om de onderlinge coördinatie tussen deze belangrijke actoren op punt te zetten. De beoogde creatie van maritieme onderwijscentra en de herhaalde oproepen tot harmonisatie van de relevante nationale wetgeving en assimilatie met het betrokken internationaal recht smeken ook om navolging, maar de *MOWCA*, die als één van de eerste intergouvernementele maritieme samenwerkingsverbanden in de Golf van Guinee kan worden gezien en via het *IMO-MOWCA MoU de Yaoundé Code of Conduct* mee vorm gaf, miste helaas de nodige financiering en autoriteit om de hooggespannen verwachtingen in te lossen.

Op vlak van concrete regionale samenwerkingsinitiatieven springen vooral de gezamenlijke oefeningen in het oog, waarbij specifieke rechtshandavingsacties en efficiënte communicatie worden getest. Hoewel de meningen omtrent *Exercise Obangame Express* verdeeld zijn, kan niet ontkend worden dat deze jaarlijkse training een uitstekend instrument is om de aanwezige pijnpunten en lacunes aan te duiden. Door de jaarlijkse herhaling en de accurate, genuanceerde rapportage, die alle relevante aspecten en de evolutie daarin op gedetailleerde wijze in kaart brengt, kunnen tekortkomingen en verbeteringen makkelijk geïdentificeerd worden en worden de deelnemende landen in staat gesteld om aan hun zwakke punten te werken door de nodige prioriteiten te leggen bij de opleiding en training van hun personeel.²⁹⁴⁶ Het gebrek aan middelen blijft echter roet in het eten gooien en zet duurzame vooruitgang op de helling: de resultaten van *Exercise Obangame Express* tonen helaas aan dat de regionale staten wisselvallig presteren en dat progressie uit het verleden in geen tijd terug verdwenen kan zijn, maar dit is een reden te meer om deze jaarlijkse oefeningen systematisch voort te zetten. Niet enkel de nationale capaciteiten worden immers opgekrikt, maar ook het onderling vertrouwen en de regionale samenwerking worden zo vergroot. Nu de participatie en het belang van deze oefeningen stijgt, kan een zekere mate van *peer pressure* er bovendien voor zorgen dat men steeds betere resultaten nastreeft en de nodige inspanningen blijft opbrengen. Het blijven uiteraard artificiële oefeningen, die ondanks de realistische inscenering de werkelijkheid niet altijd perfect reflecteren en dus met een korreltje zout moeten worden genomen²⁹⁴⁷, maar *Exercise Obangame Express* blijkt een belangrijke indicatie te vormen voor het succes van de implementatie van de *Yaoundé Code of Conduct*, die aan de hand van de evaluatie van deze oefeningen kan worden bijgestuurd.

Het valt duidelijk vast te stellen dat nagenoeg alle marine-eenheden matig scoren op de interventieprocedures en een gebrek aan tactische vaardigheden vertonen. Eén van de oorzaken voor dit probleem vloeit zeker voort uit het feit dat West-Afrikaanse maritieme interventieteams veelal bestaan uit militairen, die weliswaar reeds gestreden hebben aan land, maar niet vertrouwd zijn met het aan boord gaan en doorzoeken van verdachte vaartuigen. Het moet dan ook duidelijk benadrukt worden dat loutere gevechtservaring niet volstaat om piraterijbestrijdingsoperaties uit te voeren: adequate opleiding en training moet voorzien worden voor dergelijk personeel en het lijkt geen slecht idee om dit op regionaal niveau te organiseren, zodat alle landen dezelfde mogelijkheden

²⁹⁴⁶ Zie “Exercise Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 23 april 2015.

²⁹⁴⁷ In de praktijk spelen oude vetes en sluimerend wantrouwen namelijk nog altijd een rol en dit kan significante obstakels creëren: Nigeria en Kameroen werkten bijvoorbeeld op voortreffelijke wijze samen en vulden elkaar uitstekend aan bij opsporings- en interventieoefeningen in het grensgebied tussen zone D en E, maar in werkelijkheid staat Kameroen nog altijd niet toe dat Nigeria het achtervolgingsrecht uitoefent in zijn territoriale zee (zie o.a. “Exercise Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 23 april 2015).

genieten en regionale samenwerking wordt gestimuleerd.²⁹⁴⁸ Een nijpend tekort aan financiële middelen belet de regionale staten echter vaak om optimaal te presteren en bemoeilijkt de realisatie van dergelijke ambitieuze doelstellingen. Naast verhoogde politieke wil en onderling vertrouwen, moet er dus bijkomende financiering worden vrijgemaakt en dient de verdeling van de financiële lasten binnen de regio ook de nodige aandacht te krijgen: in theorie lijkt het niet onlogisch dat de welvarendste of meest getroffen landen de grootste bijdrage leveren, maar in de praktijk ligt dit moeilijker en leidt dit tot zeer delicate discussies. Het is daarom niet onverstandig om alle stakeholders aan te spreken en tot investeringen in de regionale maritieme beveiliging te overhalen: iedereen die belang heeft bij veilige West-Afrikaanse wateren, zou daartoe moeten bijdragen.

Ook bilaterale initiatieven, die weliswaar kleinschaliger zijn en niet alle staten uit de regio verenigen, moeten worden aangemoedigd, aangezien ze veelal verregaandere samenwerking impliceren en op die manier het goede voorbeeld geven. Door de spanningen tussen bepaalde landen ligt nauwe coöperatie op maritiem, bestuurlijk en politieel vlak moeilijk²⁹⁴⁹, maar er zijn zeker mogelijkheden: ondanks enkele gebreken, betekenden de gezamenlijke patrouilles van Benin en Nigeria in het kader van *Operation Prosperity* een grote meerwaarde naar beveiliging in de kwetsbare maritieme grensgebieden toe en uitbreiding van dergelijke acties naar andere landen zou nuttig zijn, al was het maar om te vermijden dat verhoogde beveiligingsmaatregelen in de ene zone een stijging van piraterijactiviteiten in een andere veroorzaken. Los van gezamenlijke patrouilles, kunnen regionale surveillancemissies en maritieme operaties in gevoelige gebieden ook vruchten afwerpen.²⁹⁵⁰ Het samenwerkingsmodel van het *Kinshasa Agreement*, dat voorziet in pooling van vaartuigen en materiaal, collectieve patrouilles en toegang tot de territoriale zee van de partnerstaten, waardoor een omgekeerd achtervolgingsrecht mogelijk wordt, kan alvast als voorbeeld dienen.

Nauwere algemene samenwerking en coördinatie tussen de marine, kustwacht, politie-eenheden en andere relevante overheidsinstanties van de regionale landen lijken ook aan de orde en dergelijke samenwerkingsverbanden worden bij voorkeur in overeenkomsten vastgelegd om daadwerkelijke implementatie en afdwingbaarheid te verzekeren.²⁹⁵¹ Zoals het verbond tussen Nigeria en Benin bewees, is er bovendien ruimte en verdient het uiteraard aanbeveling om naast de operationele coöperatie ook beleidsmatig samen te werken, door middel van onderlinge harmonisatie van het wetgevend kader en beleid. Binnen dezelfde context kunnen ook overdrachtsovereenkomsten met betrekking tot piraterijverdachten of -veroordeelden gepromoot worden om efficiënte vervolging en

²⁹⁴⁸ Sommigen achten het aangewezen om de trainingsfaciliteiten van de ECCAS open te stellen voor de ganse regio en er een gemeenschappelijk opleidingscentrum van te maken (zie o.a. H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 86-87; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012).

²⁹⁴⁹ Zie J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 10-11; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

²⁹⁵⁰ Zie J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

²⁹⁵¹ Zie B. WILSON, "Reshaping Maritime Security Cooperation: The Importance of Interagency Coordination at the National Level" in GUILFOYLE, D. (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2013, 202-218.

bestrafing te faciliteren.²⁹⁵² Tot slot moet nog opgemerkt worden dat de disparate conferenties na de realisatie van de *Yaoundé Code of Conduct* weliswaar getuigen van de nodige politieke wil om de maritieme beveiligingsproblematiek aan te pakken, maar het lijkt aangewezen om deze inspanningen te bundelen onder de gemeenschappelijke noemer van de *Yaoundé Code of Conduct*, zodat het overzicht en de complementariteit behouden blijft: als er te veel actoren naast elkaar handelen en er bijgevolg niet meer gefocust wordt op de gezamenlijke strategie en objectieven, komt dit de productiviteit immers niet ten goede.

3.3 Nationale dimensie

3.3.1 Algemeen

Zoals reeds benadrukt, moeten nationale initiatieven uiteindelijk de bouwstenen vormen voor het grotere plan: internationale en regionale documenten, zoals de VN-resoluties of de *Djibouti Code of Conduct*, vervullen weliswaar een cruciale rol, maar zonder pragmatische acties op het laagste niveau blijft de impact voor de lokale gemeenschappen zeer gering. Op nationaal niveau manifesteren zich echter nog heel wat opvallende tekortkomingen, die waterdichte maritieme beveiliging en efficiënte piraterijbestrijding in de huidige omstandigheden zeer moeilijk maken. Grootschalige hervormingen lijken dan ook noodzakelijk om daar in de toekomst verandering in te brengen en een doeltreffend beleid, gepaard met consequente en krachtdadige handhaving ervan, te realiseren.²⁹⁵³ De hiervoor besproken regionale engagementen en de vooropgestelde samenwerking tussen de betrokken landen zijn weliswaar essentieel om het hoofd te bieden aan de transnationale piraterijproblematiek, maar kunnen pas renderen indien de individuele staten zelf over de nodige instrumenten en capaciteiten beschikken.²⁹⁵⁴ De internationale gemeenschap probeerde de capaciteitsuitbouw in de regionale staten reeds op verschillende vlakken te ondersteunen en verstrekke daarnaast ook de nodige middelen en training, maar dit volstond niet om baanbrekende resultaten te boeken. Een geïntegreerde ‘*whole of government*’-aanpak, die de uiteenlopende maritieme beveiligingsaspecten in rekening neemt en alle relevante actoren erbij betrekt, is noodzakelijk, want alle bestrijdingsinitiatieven zijn afhankelijk van elkaar: goede *maritime domain awareness* rendeert immers niet zonder vlotte informatie-uitwisseling en alles is uiteindelijk tevergeefs indien men niet over bekwaam personeel beschikt om krachtdadig tussen te komen.

²⁹⁵² Zie H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, 94-96; “The Gulf of Guinea: The New Danger Zone”, Crisis Group, 12 december 2012.

²⁹⁵³ Zie A. FAKHRY, “Piracy across maritime law: is there a problem of definition?” in A. CHIRCOP (ed.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 108-111; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 105-107; N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 121; B. H. DUBNER, *The law of international sea piracy*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1980, 44-47; S. MORRISON, “A Collection of Piracy Laws of Various Countries”, *American Journal of International Law* 1932, 887-1013; “The Gulf of Guinea: The New Danger Zone”, Crisis Group, 12 december 2012.

²⁹⁵⁴ Zie M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 105-107; A. MALAQUIAS, “The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa’s Gulf of Guinea”, *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; “The Gulf of Guinea: The New Danger Zone”, Crisis Group, 12 december 2012.

3.3.2 Oost-Afrika

3.3.2.1 Algemeen

Wanneer de Oost-Afrikaanse regio onder de loep wordt genomen, wordt al snel duidelijk dat Somalië voor de grootste kopzorgen zorgt: het land betreft één van 's werelds gevaarlijkste piratennesten en is nagenoeg exclusief verantwoordelijk voor de piraterij rond de Hoorn van Afrika, maar lijkt vooralsnog niet in staat om de problematiek doeltreffend te bekampen. De aanhoudende onrust en het gebrekkig bestuur bemoeilijken de talloze noodzakelijke hervormingen en zorgen ervoor dat veilige Somalische wateren een onhaalbare ambitie blijven. Aangezien Somalië de laatste decennia niet als een eenheid kon worden aangemerkt en er amper sprake was van een functionerende federale overheid, moet vooral aandacht besteed worden aan de initiatieven van de deelregio's, die op zelfstandige wijze een beleid uittekenden en zo aan de weg probeerden te timmeren. Vooral in de noordelijke autonome regio's heerst er relatieve stabiliteit en lijkt verbeterde piraterijbestrijding mogelijk, maar ook daar strooien een tekort aan middelen en wijdverspreide corruptie roet in het eten. Gelet op de grote versnippering van Somalië is de weg naar een adequate nationale piraterijstrategie dus nog heel lang en vol hindernissen. De buurlanden leverden ook inspanningen om de piraterijdreiging te helpen neutraliseren, maar deze kunnen evenzeer bijgeschaafd worden.

3.3.2.2 Somalië

Puntland toonde zich bedrijvig via uiteenlopende bestrijdingscampagnes, de ontwikkeling van piraterijwetgeving en de bouw van een nieuwe marinebasis, die tevens als opleidingscentrum voor rekruten dient. Ook de *Puntland Maritime Police Force*, die weliswaar op heel wat scepsis kan rekenen en niet door alle internationale partners werd gesteund, blijkt een belangrijke bijdrage te leveren in de strijd tegen de Somalische piraterij en moet dus aangemoedigd worden, zeker nu er een nieuwe, legitieme wind waait: door voornamelijk te focussen op landoperaties vult de eenheid een prominente lacune op en probeert men te verhinderen dat piratenkopstukken ongestoord hun criminele activiteiten kunnen blijven ontplooien in gebieden die voordien als veilige haven fungeerden. Bijkomende financiering van dergelijke initiatieven lijkt wel nodig om de actieradius van de maritieme rechtshandavingsactiviteiten uit te breiden, want snelle interventies en regelmatige patrouilles op volle zee zijn voorlopig te hoog gegrepen. De *PMPF* moet er bovendien voor zorgen dat het zich niet vergaloppeert: het voornemen om zich in de toekomst ook bezig te houden met terrorismebestrijding lijkt geen goed idee en het is aangewezen om de focus op piraterijbestrijding en maritieme beveiliging te houden, ook nu de grote dreiging gaan liggen is. De subtielere, sociaal georiënteerde campagnes zijn daarnaast minstens even nuttig en moeten absoluut worden voortgezet: het is cruciaal om de lokale bevolking bewust te maken van de negatieve gevolgen van piraterij en zo het maatschappelijk draagvlak en de achterban van de piratenbendes onderuit te halen. Dergelijke acties dragen bij tot een duurzame oplossing en zouden volgens de principes van de *ink spot*-tactiek ook in andere Somalische steden en streken moeten worden toegepast, zodat de impact ervan op termijn wordt uitgebreid: door steeds meer gemeenschappen aan te zetten om piraterij niet langer te dulden, verspreidt deze positieve trend zich vanuit verschillende kernen zoals

inktvlekken, tot uiteindelijk de volledige oppervlakte bedekt is en de piraten min of meer verstoten worden uit de samenleving.²⁹⁵⁵

In Somaliland werden ook nieuwe wetgeving, krachtdadige maatregelen en zinvolle hervormingen doorgevoerd: de oprichting van een gespecialiseerd coördinatiebureau en een nationaal comité inzake piraterijbestrijding past perfect binnen de vooropgestelde '*whole of government*'-aanpak en kan als voorbeeld dienen voor het federaal niveau en de buurlanden. Net als Puntland ging men akkoord met de overdracht van piraterijveroordeelden voor het uitzitten van hun straf en werd met ondersteuning van de internationale gemeenschap gewerkt aan het uitbouwen van de vereiste capaciteiten en infrastructuur, wat een belangrijke stap voorwaarts was. De *Somaliland Coast Guard* bleek tevens een succes, maar zou moeten uitgebreid worden en van meer middelen en training voorzien worden om efficiëntere functionering in de toekomst mogelijk te maken. Ontoereikende financiering vormt echter overal in Somalië een pijnpunt en remt verschillende piraterijbestrijdingsinitiatieven af. De internationale gemeenschap pompte weliswaar heel wat geld in uiteenlopende projecten en zorgde op die manier voor grote vooruitgang, maar dit gebeurt steeds met betrekking tot opgedrongen werkpunten. Deze *top down*-mentaliteit kan grotendeels verantwoord worden door de chaos waarin Somalië lange tijd verkeerde, maar om een structurele oplossing te bereiken, is het noodzakelijk dat Somalië en zijn deelstaten zelf over de nodige middelen beschikken om maatregelen door te voeren en daarvoor niet steeds afhankelijk zijn van internationale partners.

Het federaal Somalisch piraterijbeleid moet voortbouwen op de inspanningen van de deelstaten en wordt bij voorkeur niet beheerst door van bovenaf opgelegde initiatieven, die vaak geen voeling hebben met de plaatselijke realiteit en daardoor meer dan eens de bal misslaan.²⁹⁵⁶ De ervaring leert immers dat de meest doeltreffende, kostenefficiënte en duurzame oplossingen veelal uit lokale acties voortkomen, aangezien de noden en prioriteiten daar aan den lijve ondervonden worden. Eén ding moet wel duidelijk zijn: plaatselijke initiatieven kunnen weliswaar zorgen voor een onmiddellijke impact in de praktijk, maar met het oog op een structurele oplossing dient dit ondersteund te worden door een breder kader, dat een doordachte strategie bevat om het maritiem domein te beveiligen en economische welvaart te creëren.²⁹⁵⁷ Conform de *bottom up*-benadering moeten dergelijke acties de essentiële bouwstenen uitmaken van een coherent beleid, dat via duidelijke krachtlijnen en objectieven de lijnen uitzet, zodat deze nuttige pogingen geen los zand vormen. Het is op dat vlak dat de Somalische regering een zeer belangrijke rol vervult: de subnationale initiatieven zorgen voor de nodige resultaten, maar dit moet geconsolideerd worden in een overkoepelende nationale strategie.

Nu Somalië na lange tijd weer over een functionerende federale regering beschikt en de piraterijdreiging significant is afgenomen, is het hoog tijd om orde op zaken te stellen en duurzame

²⁹⁵⁵ Deze strategie werd voor het eerst gebruikt door Britse koloniale troepen in de jaren vijftig en werd recent ook aangewend in Irak en Afghanistan (zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 17).

²⁹⁵⁶ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013; R. NELSON en B. FITCH, "Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement", *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012.

²⁹⁵⁷ Zie J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, 16.

langetermijnoplossingen te ontwikkelen. Ondanks verwoede pogingen, lijkt het echter nog even te duren alvorens het land klaar is voor een samenhangend nationaal maritiem beleid, waardoor het aangewezen is om in tussentijd (en anticiperend op eventuele afscheuringen van autonome regio's in de toekomst) ook op niveau van de deelstaten het bestuursniveau te verhogen en de nodige verbeteringen aan te brengen op vlak van piraterijbestrijding. De suggesties die verder worden aangereikt voor de West-Afrikaanse landen kunnen zeker inspiratie bieden, maar zullen in bepaalde gevallen te hoog gegrepen zijn: het betreffen immers veelal aanvullingen en correcties op min of meer efficiënt functionerende overheidsapparaten of bestaande bestrijdingsstrategieën, die niet in dezelfde mate aanwezig zijn in Puntland en Somaliland. Men dient realistisch te zijn en mag de lat niet te hoog leggen: er moet eerst voor een stevige basis worden gezorgd, alvorens men spitsvondige verbeteringen kan doorvoeren. De eindoplossing moet in elk geval blijven bestaan in een adequaat federaal piraterijbeleid en de recente stappen, gaande van het initiëren van land- en zee-operaties tot het opzetten van nieuwe marine- en kustwachteenheden, lijken veelbelovend om de controle over de Somalische territoriale zee te heroveren. Er wordt bij voorkeur voortgeborduurd op de capaciteiten en praktijkervaring van de *Puntland Maritime Police Force* en *Somaliland Coast Guard*: de leidinggevenden van deze succesvolle eenheden zouden moeten ingeschakeld worden om vorm te geven aan een federale variant, waarin de kustwachteenheden van de respectieve deelstaten desgevallend geïntegreerd kunnen worden. Daarnaast moet er geïnvesteerd worden in toenemende surveillance om de *maritime domain awareness* te vergroten. Net zoals er op dit moment geen regionaal alternatief bestaat voor de internationale rapporteringsmechanismen en daar zeker aan gewerkt moet worden met het oog op *MDA*, geldt weliswaar hetzelfde voor de bijstand die de internationale gemeenschap verleent op vlak van piraterijvervolging: men moet anticiperen om te vermijden dat er bij het verminderen van de internationale steun een grote lacune ontstaat, want het realiseren van efficiënte piraterijberechting in Somalië betreft een werk van lange adem dat nog verschillende jaren nodig zal hebben.

Het *Kampala Process* leek de goede richting ingeslagen door samen te zitten met de deelstaten en vertegenwoordigers van internationale en regionale organisaties om een gepast strategisch kader te ontwikkelen, maar er moeten enkele prioritaire werkpunten worden aangeduid om optimale progressie te boeken. Men dient er vooreerst dringend werk van te maken om goede piraterijwetgeving en een breder juridisch kader op te stellen, dat de ontwikkeling van een duurzame maritieme sector mogelijk maakt na decennia van chaos en conflict. Een nieuwe *Maritime Code*, die de huidige internationaalrechtelijke bepalingen incorporeert en inspeelt op actuele evoluties, blijkt immers noodzakelijk. Dergelijke ingegrepen moeten gepaard gaan met het aanscherpen van de maritieme rechtshandhaving en het is bovendien aangewezen om adequate maritieme bestuursorganen uit te bouwen, die het voortouw nemen en alle maritieme beveiligingsmaatregelen coördineren.²⁹⁵⁸ Cruciaal is uiteraard dat deze instanties bemand worden door bekwame ambtenaren en beleidsmakers: opleiding en bijscholing van dit hooggeplaatst personeel via specifieke lessenreeksen en workshops is geen overbodige luxe om deugdelijk bestuur te verzekeren. Nu de acute interventies en steunmaatregelen van de internationale gemeenschap stilaan uitdoven, is het belangrijk dat de Somalische federale overheid steeds meer verantwoordelijkheid opneemt: vanaf de basis, vertegenwoordigd door lokale initiatieven en beleidslijnen, dient er een coherente maritieme strategie opgebouwd en geïmplementeerd te worden, die alle relevante aspecten en alle stakeholders erbij betreft.

²⁹⁵⁸ Zie Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO, 7.

3.3.2.3 Overige landen

Naast Somalië, dat uiteraard de spilfiguur blijft binnen de context van de Oost-Afrikaanse piraterij, spelen andere landen uit de regio ook een belangrijke rol. Ook zij mogen de strijd tegen piraterij immers niet veronachtzamen: alle verantwoordelijkheid afschuiven op Somalië, dat gezien de omstandigheden amper in staat kan worden geacht om het probleem alleen te bedwingen, zou een grote vergissing zijn. Doelgerichte hervormingen en krachtdadige maatregelen in Somalië zullen uiteraard de grootste impact hebben, maar beleidswijzigingen en initiatieven van de omliggende landen, die over meer capaciteiten en middelen beschikken, zijn evenzeer vereist. Gelet op de judiciële tekortkomingen van Somalië, was het bijvoorbeeld cruciaal dat Kenia, de Seychellen, Tanzania en Mauritius instonden om piraterijverdachten te berechten en het lijkt aangewezen dat men deze taken nog even op zich neemt, in afwachting van een betere verdeling van de vervolgingslast. Het is evenwel noodzakelijk om de veroordeelde piraten op systematische wijze naar Somalië over te brengen om hun straf uit te zitten, teneinde de penitentiaire capaciteit van de vervolgende staten niet overmatig te belasten.

De Seychellen, die tevens voorzagen in verbeterde maritieme surveillance, spanden de kroon: het potentieel van de eilandstaat is enorm en velen zijn ervan overtuigd dat de Seychellen op termijn in staat zullen zijn om meer dan loutere pionnen te vervolgen, waardoor het aanbevolen is dat men op dit elan doorgaat en zijn rol als prominente partner in de strijd tegen piraterij verstevigt. De expertise is aanwezig, maar er moet dringend iets gedaan worden aan de beperkte omvang en schaarse middelen van het judicieel bestel, zodat het volume kan worden opgetrokken. De Seychellen illustreren in elk geval dat een proactieve houding en vroege instap in de internationale hulpinitiatieven grote voordelen kan opleveren, wat als voorbeeld moet fungeren voor de andere regionale staten. Djibouti zette belangrijke stappen door de banden met de NAVO te versterken en de bouw van het *Djibouti Regional Training Centre*, maar het is belangrijk dat men de nodige inspanningen blijft leveren om het potentieel van dit centrum ten volle te benutten, aangezien training van marine- en kustwachtpersoneel een vitale rol vervult in de regio. Kenia moet de nauwe samenwerking met *EUNAVFOR* voortzetten en de initiatieven ter bevordering van de informatie-uitwisseling en het bewustzijn bij zeevarenden verder uitwerken. Verdere uitbouw van de Keniaanse marine, die een belangrijke positie inneemt in de regio, is aangewezen en de verhoogde havenbeveiliging in Kenia kan inspiratie opleveren voor de buurlanden. Inadequate maritieme rechtshandhaving en beperkte *maritime domain awareness* vormen ten slotte een heus pijnpunt in de regio en alle betrokken landen moeten daar in toenemende mate aan werken.

3.3.3 West-Afrika

3.3.3.1 Algemeen

Net zoals Somalië in Oost-Afrika als spilfiguur fungeert en de bron van de piraterijellende vormt, vervult Nigeria deze rol in West-Afrika. Het grote verschil is echter dat laatstgenoemde absoluut niet als gefaalde staat kan worden aangemerkt en net over één van de sterkste economieën van het continent en een te duchten militaire macht beschikt: interne problemen zijn zeker aanwezig en eisen onvermijdelijk hun tol, maar in vergelijking met Somalië is er allesbehalve sprake van onmacht en mag de lat dus gerust iets hoger worden gelegd. Zoals reeds werd benadrukt, strooit zogenaamde '*sea blindness*' in de Golf van Guinee evenwel roet in het eten en gaat men veelal voorbij aan de negatieve impact die grootschalige maritieme criminaliteit kan hebben op de nationale en regionale

stabiliteit en welvaart: al te vaak achten West-Afrikaanse overheden maritieme dreigingen en de aanpak ervan niet even dringend of belangrijk als de veelvuldige structurele problemen aan land, waardoor het uitwerken van een coherent maritiem beleid en het doorvoeren van krachtdadige maritieme beveiligingsmaatregelen zelden als prioriteiten worden gezien. Er moet dan ook heel wat ondernomen worden om dit recht te zetten: nagenoeg alle landen beschikken over beperkte, slecht uitgeruste marine- en kustwachteenheden, het maritiem surveillanceniveau laat te wensen over en men beschikt niet over adequate wetgeving of een doeltreffend maritiem beveiligingsbeleid.

Gelet op de grote belangen die spelen, dienen de staten in de Golf van Guinee een andere koers te varen: de grote lijnen worden weliswaar op regionaal niveau uitgetekend, maar elke afzonderlijke staat dient te beseffen dat ook zij belangrijke stappen moeten zetten en hun steentje moeten bijdragen om de overkoepelende strategie succesvol te implementeren.²⁹⁵⁹ Er moet uiteraard voldoende coördinatie zijn om complementariteit te verzekeren en daarnaast is ook een zeker evenwicht vereist: als Nigeria bijvoorbeeld zijn maritieme rechtshandhaving aanscherpt, kunnen andere landen niet achterblijven, aangezien in het verleden meer dan eens werd aangetoond dat piraten dan simpelweg hun actieterrein verleggen. Qua maritieme beveiliging zijn er dus bij voorkeur geen al te grote uitschieters, want anders krijgen de zwakste schakels in de regio het hard te verduren. Deze vaststelling kent echter ook een positieve kant: het vermijden van een dergelijk doemscenario moet de ultieme motivatie vormen om actie te ondernemen en kan voor een gezonde concurrentie op vlak van maritieme beveiliging zorgen. Nauwe samenwerking met de regionale organisaties, internationale actoren en scheepvaartsector is in elk geval aangewezen en er dient ook dringend iets gedaan te worden aan de wijdverspreide corruptie, die in veel van de betrokken landen hardnekkig aanwezig blijft.

3.3.3.2 Capaciteitsuitbouw

Het uitbouwen van de maritieme capaciteiten betreft een absolute prioriteit: het kan niet ontkend worden dat men de laatste jaren in heel wat staten de kustwacht en marine opgewaardeerd heeft, maar men kampt nog steeds met een groot deficit. Gelet op de grote maritieme gebieden die gepatrouilleerd moeten worden en het aanhoudend tekort aan eenheden, blijft dit een werkpunt dat in alle landen van de Golf van Guinee aandachtig moet worden opgevolgd. Vele West-Afrikaanse staten kunnen wegens capaciteitsgebrek niet op volle zee opereren en beperken zich tot de eigen territoriale zee, maar zelfs daar kan men vaak niet meer doen dan gekaapte schepen volgen tot de grens van de EEZ en de achtervolging vervolgens overlaten aan de buurlanden, aangezien men veelal niet in staat is om een *'opposed boarding'* uit te voeren. De aankoop en schenking van patrouilleboten getuigen van de nodige toewijding en bezorgdheid, maar door de veelheid aan leveranciers dienen de betrokken staten toe te zien op de interoperabiliteit van het uiteenlopend materiaal. Het is bovendien belangrijk om niet enkel op externe bijdragen te steunen en men moet ervoor zorgen dat schepen steeds meer geconstrueerd worden in eigen land, zodat de plaatselijke scheepsbouwcapaciteiten worden versterkt en technologie- en kennisoverdracht gestimuleerd worden. Modernisering van de vloot moet een aandachtspunt worden, aangezien veel landen uit de Golf van Guinee over verouderde vaartuigen en uitrusting beschikken en dit de operationele beschikbaarheid van de vloot in het gedrang brengt. De regionale staten kunnen zeker een voorbeeld nemen aan het *Nigerian Navy Transformation Plan 2011-2020*, maar naast de uitbouw van de vloot moet uiteraard ook aandacht besteed worden aan de opleiding van het personeel. Via uiteenlopende

²⁹⁵⁹ Zie o.a. A. ANYIMADU, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 14.

maritieme beveiligingstrainingen, die vaak in samenwerking met internationale partners worden georganiseerd, worden er verwoede pogingen gedaan om competent kustwacht- en marinepersoneel te creëren, maar de praktijk wijst uit dat dit niet volstaat om consistente prestaties te realiseren: er kan over het algemeen wel ingegrepen worden waar nodig, maar er zijn verhoogde inspanningen nodig om vlekkeloze maritieme rechtshandhaving ten allen tijde te garanderen. Toenemende professionalisering van de marine- en kustwachteenheden is noodzakelijk en de staten moeten erover waken dat men niet enkel tijdens oefeningen of speciale missies hun slagkracht en potentieel tonen.²⁹⁶⁰

Het huidig capaciteitsgebrek zorgt ervoor dat sommige landen in zee gaan met private beveiligingsfirma's, maar het is aangewezen om dergelijke ondernemingen enkel een ondersteunende rol aan te meten: zelfs indien de betrokken firma's aan alle internationale richtsnoeren en standaarden voldoen, moet het absoluut vermeden worden dat deze private, op winst beluste actoren essentiële publieke taken uitoefenen, aangezien dit grote risico's inhoudt. De lucratieve aard van private beveiligingsfirma's valt immers moeilijk te rijmen met de toekenning van openbare bevoegdheden en werpt fundamentele vragen op met betrekking tot soevereiniteit, het geweldsmonopolie en de rolverdeling inzake nationale veiligheid, waardoor verhoogde transparantie noodzakelijk is: elke schijn van illegitieme samenwerking moet geweerd worden en via verregaande controlemechanismen moeten de handelingen van de private beveiligingsactoren permanent geëvalueerd worden, zodat complottheorieën en belangenconflicten vermeden kunnen worden. Gelet op de strenge handhaving van het verbod op *PCASP* aan boord van schepen in de Golf van Guinee, doet de inschakeling van private beveiligingsondernemingen de geloofwaardigheid van de betrokken staten geen goed en er moet in elk geval dringend afgestapt worden van het overmatig gebruik ervan: toenemende investeringen in dergelijke ondernemingen kunnen op termijn immers leiden tot een surrealistisch scenario waarin deze private actoren over meer schepen, materiaal en personeel beschikken dan de marine- of kustwachteenheden van de betrokken landen, wat uiteraard ten allen koste vermeden moet worden. Er moet orde op zaken worden gesteld door meer geld te pompen in de eigen maritieme rechtshandavingscapaciteiten: de marine, die te lang veronachtzaamd werd en het qua budget altijd moest afleggen tegen de landmacht, dient adequaat uitgebouwd te worden, zodat men zich intensiever kan bezighouden met maritieme beveiligingskwesties en voor dergelijke publieke taken niet afhankelijk is van private actoren.²⁹⁶¹

Belangrijker nog dan de uitbouw van de maritieme rechtshandavingscapaciteiten, is een dringende verbetering van de gebrekkige judiciële capaciteiten van de West-Afrikaanse staten: het vergt weinig uitleg dat de piraterijproblematiek onmogelijk succesvol bestreden kan worden indien aangehouden piraten telkens opnieuw vrijgelaten worden. De betrokken landen moeten er dus dringend werk van maken om deugdelijke piraterijvervolgning mogelijk te maken, aangezien de huidige praktijk tal van nefaste gevolgen met zich meebrengt en de piraterijproblematiek in de Golf van Guinee enkel aanzwengelt: Nigeriaanse piraten achten zich onaantastbaar en blijven hun activiteiten zorgeloos

²⁹⁶⁰ Zie S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 10-11; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012; "Delta op ends, attacks follow", *Maritime Security Review*, 25 november 2016.

²⁹⁶¹ Zie o.a. SAMI Members Briefing April 2015, 9.

voortzetten, de plaatselijke bevolking verliest alle vertrouwen in de autoriteiten en de scheepvaartsector voelt zich totaal machteloos.

3.3.3.3 Maritime domain awareness

De *maritime domain awareness* van de landen uit de Golf van Guinee moet ook dringend opgekrikt worden: toenemend gebruik van moderne technologie en de uitbouw van inlichtingennetwerken lijken aangeraden om een beter beeld te krijgen van wat er zich in de West-Afrikaanse wateren afspeelt.²⁹⁶² Het is immers niet meer van deze tijd dat men buiten radarafstand afhankelijk is van makkelijk te omzeilen AIS-technologie om schepen te detecteren en sommige staten beschikken zelfs niet over toereikende kustradardekking. Nigeria, dat wel ver staat op vlak van radarbeeldvorming en -transmissie, kan de buurlanden op dat vlak begeleiden en moet in elk geval zijn moderne faciliteiten en geavanceerde technologie ten volle blijven benutten: deze geprivilegieerde positie mag niet voor lief worden genomen en men dient te beseffen dat de daaruit resulterende *MDA* cruciaal is om doeltreffende maritieme beveiliging te realiseren. Verschillende landen uit de Golf van Guinee voerden reeds verbeteringen door en het *Vessel Traffic Management Information System* van Ghana moet de buurlanden aanzetten om ook in een geavanceerd surveillancenetwerk te voorzien, maar het blijft een *work in progress*. De communicatiesystemen in de regio zijn eveneens aan een opwaardering toe: breedbandtoegang op schepen en vlotte verbinding met het vaste land is nodig om maritieme rechtshandavingsacties en patrouilles te faciliteren.²⁹⁶³

3.3.3.4 Coördinatie

Gelet op het wijdverspreid gebrek aan betekenisvolle samenwerking tussen de verschillende overheidsinstanties en operationele eenheden in bijna alle landen van de Golf van Guinee, dringen maatregelen ter bevordering van de onderlinge coördinatie zich op. Een efficiënte manier om in verhoogd overleg te voorzien, zou de creatie van nationale interministeriële comités zijn, die de betrokken actoren verenigen om efficiënt beheer en adequate beveiliging van het maritiem domein te realiseren via een doordachte strategie.²⁹⁶⁴ Het is namelijk cruciaal om alle belanghebbende partijen samen te brengen, zodat weloverwogen beslissingen kunnen worden genomen en alles op elkaar kan worden afgestemd. Er kan in dat opzicht een voorbeeld worden genomen aan Benin, dat een ministerieel coördinatieorgaan opzette om de grote lijnen te bepalen en daar een operationeel overlegcomité aan koppelde om de concrete, technische aspecten te behandelen. In de buurlanden werd ook vooruitgang geboekt, maar deze samenwerkingsverbanden moeten nog meer gestroomlijnd worden: dienstoverschrijdende, interdisciplinaire coöperatie is essentieel in de strijd tegen maritieme criminaliteit en heeft een enorme impact op de doeltreffendheid van de ondernomen acties.

De samenwerking tussen verschillende overheidsinstanties kan nog verder worden uitgewerkt door de oprichting van geïntegreerde maritieme rechtshandavingseenheden: onder meer Ghana en Nigeria probeerden de gebrekkige coördinatie op die manier te verzachten, maar dergelijke

²⁹⁶² Zie A. VOGEL, "Investing in Science and Technology to Meet Africa's Maritime Security Challenges", *Africa Security Brief* 2012, 1-6; "CSI Somalia", *Maritime Security Review*, 30 juni 2011; "Stealth drone boat", *Maritime Security Review*, 20 juni 2013.

²⁹⁶³ Zie o.a. A. A. OSINOWO, "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", 5.

²⁹⁶⁴ Gelet op de complexe oorsprong en de uiteenlopende gevolgen van de problematiek, zouden deze comités in elk geval uit de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken, Defensie, Economie, Transport, Werk en Visserij moeten bestaan (zie "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012).

initiatieven zouden productiever zijn indien ze ook met politiek en strategisch overleg gepaard zouden gaan. Het was zeer positief dat de Nigeriaanse *Operation Pulo Shield* ook andere, aan piraterij gerelateerde misdaadfenomen viseerde, maar bestrijding van kwesties als *IUU fishing* en mensen-, drugs- en wapensmokkel mocht gerust ook aan de objectieven van deze eenheid worden toegevoegd. Gezien de resultaten kan men op het opgebouwde elan doorgaan, maar overmatig geweld moet absoluut vermeden worden. De mensenrechten moeten steeds gerespecteerd worden en het is aangewezen om het imago van de *task force* in dat opzicht wat op te blinken: personen die verantwoordelijk zijn voor excessief geweld of bepaalde misdrijven hebben gepleegd in de uitoefening van hun dienst, moeten onderworpen worden aan strenge tuchtsancties, zodat het legitiem karakter van de eenheid niet wordt aangetast en het vertrouwen en de steun van de bevolking teruggewonnen wordt. Naast puur operationele teams, lijkt het ten slotte wenselijk om meer vervolgingsgerichte *task forces* te creëren, die vertegenwoordigers van uiteenlopende diensten samenbrengen en onderzoek voeren naar piraterij en het gerelateerd misdaadnetwerk: dergelijke initiatieven bezitten immers het potentieel om het aantal piraterijveroordelingen flink te doen stijgen en zouden dus een nijpende kwestie kunnen oplossen.

3.3.3.5 Veilige ankerplaatsen

De lancering van een veilige ankerplaats door de Nigeriaanse marine was een goede zet, die bewijst dat men inziet wat de gevaren zijn en hoe deze doeltreffend kunnen worden aangepakt. Aangezien het in de Golf van Guinee niet om transitverkeer gaat zoals rond de Hoorn van Afrika, is het risico op een piraterijaanval immers vooral hoog wanneer schepen voor anker gaan of stilliggen voor of in de haven. Als men in dergelijke situaties in beveiliging kan voorzien, vormen deze schepen alvast geen makkelijke prooien meer en kan het aantal succesvolle piraterijaanvallen drastisch beperkt worden. Het idee kreeg navolging, aangezien ook Benin, Togo en Ghana reeds het concept van een *secure anchorage area* uitprobeerden, maar het lijkt aangewezen om deze beveiligingszones op permanente wijze te installeren in de kustwateren van alle getroffen staten: men beschikt misschien wel niet over een vloot die groot genoeg is om veiligheid te garanderen in de volledige territoriale zee, maar enkele schepen toewijzen aan de bescherming van een zeer beperkt en duidelijk afgebakend gebied mag geen probleem zijn. Aanvulling van deze inspanningen door verhoogde patrouilles en permanente aanwezigheid van oorlogsschepen in andere kwetsbare gebieden, eventueel gecombineerd met regelmatige surveillancevluchten, kunnen ertoe bijdragen dat de kustwateren onder controle worden gehouden, rekening houdend met de beperkte maritieme rechtshandavingscapaciteiten. Men moet er wel over waken dat de betrokkenheid van private beveiligingsondernemingen bij deze initiatieven beperkt blijft, aangezien het niet aan *PCASP* toekomt om dergelijke publieke taken uit te oefenen.

3.3.3.6 Corruptie

Een laatste probleem dat moet worden aangekaart, is de alomtegenwoordige corruptie in West-Afrika, die niet enkel een significante impact heeft op de bestrijding van maritieme criminaliteit, maar bovendien resulteert in algemeen wantrouwen en strubbelingen tussen de betrokken overheidsinstanties. Vooral in Nigeria, dat op vlak van corruptie de kroon spant, dienen doorgedreven maatregelen genomen te worden om een eind te maken aan dit nefast fenomeen. Een onderzoekscommissie, waarvan de leden vooraf intensief gescreend worden, moet worden opgezet om corruptie binnen de betrokken overheidsinstanties op te sporen: nultolerantie en zware tuchtsancties zijn aangewezen, alsook strafrechtelijke vervolging voor het faciliteren van

piraterijactiviteiten. Het volgen van de geldstromen leidt in dergelijke situaties tot de beste resultaten en zou de uitgebreide misdaadssyndicaten die zich bezighouden met piraterij en illegale oliehandel moeten blootleggen, maar daarvoor zal verhoogde ondersteuning door de internationale partners vereist zijn.²⁹⁶⁵ In beslag genomen financiële middelen zouden in elk geval nuttig besteed kunnen worden om de piraterijbestrijding aan te sterken of iets te doen aan de dieper liggende oorzaken en socio-economische omstandigheden in de getroffen landen.

3.4 Private sector

3.4.1 Algemeen

Naast de internationale gemeenschap, regionale organisaties en getroffen landen, moet nog een andere speler worden toegevoegd aan de lijst van actoren die piraterijbestrijding ter harte nemen: de private sector. De motieven voor private engagementen moeten niet ver gezocht worden: de grote economische en menselijke kost die piraterij teweegbrengt zijn een doorn in het oog van vele marktpelers en verantwoorden kordate maatregelen. Het hoeft dus niet te verbazen dat heel wat private actoren zich in de strijd hebben gemengd en op uiteenlopende wijze hun steentje hebben proberen bij te dragen: dit gaat van uitvaardiging van nuttige richtsnoeren ter beveiliging van de scheepvaart tegen piraterij, informatievoorziening en maatschappelijke bewustmaking, tot ondersteuning van diverse initiatieven, opleiding van zeevarenden en regulering van private maritieme beveiliging. Deze inspanningen vormen stuk voor stuk een belangrijke meerwaarde, maar kunnen op bepaalde vlakken worden bijgeschaafd om nog betere resultaten te boeken. Sommigen zijn er bovendien van overtuigd dat de scheepvaartsector, die de vruchten plukt van de globale maritieme handel, gerust wat meer verantwoordelijkheid mag nemen en in toenemende mate moet investeren in piraterijbestrijding.

3.4.2 Best Management Practices

Alleen al door de ontwikkeling van richtlijnen omtrent piraterijbeveiliging heeft de scheepvaartsector zich duidelijk geprofileerd: de *Best Management Practices* betekenden een absolute doorbraak bij het neutraliseren van dit globaal misdaadfenomeen en vormen zeker één van de elementen die ertoe bijdroegen dat de piraterij rond de Hoorn van Afrika fors werd teruggedrongen. Omdat de Nigeriaanse piraterij significant verschilt van de Somalische piraterij werden later ook specifieke richtsnoeren uitgewerkt, maar deze *Best Management Practices* voor de Golf van Guinee dienen op grotere schaal gepromoot te worden om de productiviteit ervan te verhogen. Nieuwe, globale *Best Management Practices* zorgden voor meer duidelijkheid en overzicht door algemene regels naar voor te schuiven, zonder evenwel de nuances van de regionale piraterijvormen te veronachtzamen, maar het is op dit moment moeilijk in te schatten wat de impact van dit document zal zijn. Het is in elk geval cruciaal om de richtsnoeren te blijven onderwerpen aan periodieke evaluaties en eventuele herzieningen, zodat ze steeds aangepast zijn aan de snel evoluerende piraterijactiviteiten, en de bevindingen van onderzoeksprojecten zoals *IPATCH*, dat via uiteenlopende parameters de doeltreffendheid van de gebruikte beveiligingsmaatregelen in Oost- en West-Afrika bestudeert, kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. De ambitieuze, gesofisticeerde initiatieven van *IPATCH*,

²⁹⁶⁵ Zie N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

gaande van autonome, geïntegreerde risicoanalyses tot *automated decision support*, kunnen bovendien een mijlpaal betekenen op vlak van scheepsbeveiliging en verantwoorden verhoogde investeringen in dergelijke onderzoeksprojecten, maar men moet erover waken dat de automatiseringstrend niet te ver gaat. Gelet op de gevaren die moderne informatietechnologie met zich meebrengt, bleek het opstellen van *Guidelines on Cyber Security Onboard Ships* dan ook een zeer nuttige bijdrage: het is wenselijk om voldoende aandacht te blijven besteden aan de actuele cyberdreigingen en de gerelateerde beveiligingsmaatregelen voortdurend te optimaliseren.

3.4.3 Maatschappelijke bewustmaking en onderzoek

Via diverse projecten vergrootte de scheepvaartsector ook het maatschappelijk bewustzijn voor de globale piraterijproblematiek en het effect van deze acties kan niet onderschat worden: aangezien piraterij bij veel mensen nog steeds een romantisch beeld oproept van oogklappen, houten benen, schatten en een doodskopvlag, dienen de pogingen om de moderne zeeroverij onder de aandacht van de wereldbevolking te brengen in de toekomst zeker voortgezet en verhoogd te worden, want maatschappelijke bewustmaking leidt vaak tot politieke acties en vormt zo meer dan eens de eerste stap op weg naar een oplossing. Het zou evenwel geen kwaad kunnen om iets meer te focussen op de specifieke piraterijproblematiek in de Golf van Guinee, aangezien deze kwestie zeer zelden in de media komt en beslist een groter internationaal draagvlak kan gebruiken.²⁹⁶⁶ Hetzelfde geldt voor wetenschappelijke onderzoeksprojecten: publicaties van ngo's zoals *Oceans Beyond Piracy* en academici omtrent maritieme beveiliging en piraterij in de Golf van Guinee moeten door de sector gepromoot en gestimuleerd worden, al is het uiteraard belangrijk dat de objectiviteit behouden blijft, en ook in de regio zelf dienen dergelijke initiatieven opgezet en ondersteund te worden. Aan de basis van deze onderzoeksactiviteiten liggen natuurlijk cijfers en gegevens, waardoor de nuttige werkzaamheden van rapportagecentra zoals het *IMB Piracy Reporting Centre* moeten worden aangehouden, ook nu de grote piraterijdreiging even afgenomen lijkt te zijn: de *Live Piracy Map* brengt de hedendaagse piraterij immers op zeer toegankelijke en accurate wijze in kaart en de interessante data-analyses verschaffen diepgaande kennis over het fenomeen.

3.4.4 Opleiding en ondersteuning zeevarenden

De scheepvaartsector investeert al een tijdje in specifieke opleiding en training van zeevarenden om te verzekeren dat zeelui gepast reageren op piraterijdreigingen, teneinde hun eigen leven en de veiligheid van het schip en de lading zo goed mogelijk te vrijwaren, en voorziet daarnaast ook in de nodige opvang en begeleiding voor slachtoffers en hun familieleden. Dergelijke sociale maatregelen zorgen voor broodnodige ondersteuning van zeevarenden, die aan grote risico's worden blootgesteld en ernstige gevolgen kunnen ondervinden van piraterijaanvallen. De private sector zou er goed aan doen om deze initiatieven aan te scherpen en aan alle scheepvaartbedrijven die in gevaarlijke gebieden opereren op te leggen. Daarnaast is het cruciaal dat rederijen hun personeel duidelijk inlichten omtrent de specifieke arbeidsbepalingen met betrekking tot het varen in risicogebieden: alle relevante informatie moet nog eens overzichtelijk worden meegedeeld aan het begin van elke reis, zodat de bemanning zeker op de hoogte is van zijn rechten en plichten en een geïnformeerde

²⁹⁶⁶ Zie J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010.

beslissing kan nemen. Tot slot zorgden ook specifieke verzekeringsproducten inzake piraterij en de amendering van de piraterijclausule voor charterovereenkomsten, waardoor deze werd aangepast aan de karakteristieken van de West-Afrikaanse piraterij, voor meer gemoedsrust bij de zeevarenden en is het aangewezen om daar in toenemende mate gebruik van te maken.

3.4.5 Informatie-uitwisseling

Bij het bekampen van de piraterij in de Golf van Guinee leek een bepalende rol weggelegd voor het door de private sector ingegeven *Maritime Trade Information Sharing Centre – Gulf of Guinea*, dat zich spiegelde aan het waardevolle *Maritime Security Centre – Horn of Africa* en een efficiënte draaischijf op vlak van informatievergaring en -uitwisseling moest worden. Een nijpend gebrek aan rapportering, wat een prominent pijnpunt betreft in de Golf van Guinee, ondermijnde echter deze ambitie: *underreporting* is sowieso in meer of mindere mate aanwezig, aangezien de melding van een incident de scheepvaartsector grote vertragingen, daaraan gekoppelde verliezen en geringe voordelen oplevert, maar in het geval van het *MTISC-GoG* was dit vooral te wijten aan het wantrouwen tegenover het centrum en de regionale overheden. De regio wordt immers geteisterd door corruptie en criminele toegang tot gevoelige informatie met betrekking tot schepen, hun reisroute, lading en beveiligingsmechanismen kan desastreuze gevolgen hebben voor de betrokken schepen.

Door het *MTISC-GoG* te vervangen door *MDAT-GoG* en zo alle banden met de plaatselijke autoriteiten en stakeholders door te knippen, hoopte men het vertrouwen van de scheepvaartsector terug te winnen: de lage rapportagegraad zal niet onmiddellijk het gewenste niveau bereiken door deze wijziging, maar nu beschikt men wel over het potentieel om de relaties met de scheepvaartsector op termijn te herstellen, een ambitie die steeds uitzichtlozer leek voor het *MTISC-GoG*. De manier waarop liet wel te wensen over: radicale veranderingen leken weliswaar noodzakelijk om het ernstig *underreporting*-fenomeen in de Golf van Guinee tegen te gaan, maar de uiterst abrupte bevoegdheidsoverdracht bleek naar transparantie en continuïteit toe niet de beste optie.²⁹⁶⁷ Daarenboven dient opgemerkt te worden dat ook *MDAT-GoG*, ondanks de uitgestraalde integriteit, voldoende aandacht dient te besteden aan adequate databeveiliging en doorgedreven screening van het personeel. Het was in dat opzicht alvast bemoedigend dat men in navolging van de *Guidelines on Cyber Security Onboard Ships* onmiddellijk de nadruk legde op cyberbeveiliging door schepen te waarschuwen voor verdachte e-mails die vertrouwelijke informatie opvragen.²⁹⁶⁸

MDAT-GoG moet er voor zorgen dat de gebreken van zijn voorganger worden uitgewist en dient de wisselwerking met de regionale coördinatiecentra (*CRESMAC*, *CRESMAO* en *ICC*) te optimaliseren, wat niet vanzelfsprekend is nu het rapportagecentrum niet meer in de regio is gevestigd. Op termijn, wanneer corruptie en inadequate databeveiliging geen concreet gevaar meer vormen in de Golf van Guinee en ook niet meer als dusdanig gepercipieerd worden, lijkt het wenselijk om de regionale staten opnieuw te engageren, zodat '*African ownership*' gepromoot wordt en men niet afhankelijk blijft van externe hulp. Daarnaast moet ook de weggevallen private betrokkenheid gecompenseerd

²⁹⁶⁷ Een treffende illustratie: de plotse sluiting van het *MTISC-GoG* kwam als een verrassing en er moest snel een regeling worden getroffen met betrekking tot het automatisch doorsturen van rapportages naar de nieuwe Frans-Britse structuur, die op dat moment nog niet operationeel was (zie "MTISC-GoG, West Africa Reporting Centre, Announces it is to Close in June", *OceanusLive*, 6 juni 2016).

²⁹⁶⁸ Zie "Cyber threat to merchant vessels", *Maritime Security Review*, 5 juli 2016.

worden door de dialoog met stakeholders uit de scheepvaartsector te onderhouden, zodat waardevolle feedback kan worden geleverd en nuttige suggesties kunnen worden gedaan. Ten slotte kan er in het algemeen meer ondernomen worden om *underreporting* tegen te gaan: onder meer met het oog op mogelijk rechtsherstel voor de slachtoffers moet er gezorgd worden voor vlottere informatierugvloeiing naar de scheepvaartsector, zodat er incentives vasthangen aan het melden van een piraterij-incident. Rederijen moeten in elk geval blijven aanzetten tot rapportering, ondanks de vermeende risico's en problemen die ermee gepaard kunnen gaan, want accurate informatie is het vertrekpunt voor elk succesvolle maatregel of strategie.

3.4.6 Gebruik en regulering private maritieme beveiliging

Wat het gebruik van gewapende private beveiligingsteams betreft, werd reeds aangevoerd dat de invoering van een duidelijk internationaalrechtelijk kader noodzakelijk is. De private sector toonde zich ondertussen wel bereid om naar een oplossing te zoeken en kwam met verschillende initiatieven op de proppen om dit fenomeen onder controle te houden. Introductie van een internationale standaard en daaraan gekoppelde certificering, in combinatie met het veelvuldig gebruik van het *GUARDCON*-standaardcontract, zorgt voor een betrouwbaar en transparant kader, maar lacunes en tekortkomingen blijven aanwezig en doorgedreven opvolging dringt zich op.²⁹⁶⁹ Het lijkt bijgevolg aangewezen om nog steeds zeer omzichtig om te gaan met het gebruik van *PCASP* en dit in de mate van het mogelijke te vermijden, ook al vormt het in sommige risicogebieden bijna de enige garantie op een veilige doorvaart en is het in dergelijke omstandigheden dus begrijpelijk. De opmars van gewapende private beveiligingsteams betreft namelijk een gevaarlijke ontwikkeling die heel wat rechtsvragen en uiteenlopende risico's met zich meedraagt. Zeker in West-Afrika lijkt een geweldsescalatie reëel en de private sector moet erover waken dat private beveiliging niet de norm wordt door actieve medewerking te blijven verlenen aan de ontwikkeling van strenge regulering. Amendering van *GUARDCON* voor toepassing in West-Afrika was positief, maar het blijft bedenkelijk of verkregen certificaten ook aan deze kant van het continent gelden: dergelijke onduidelijkheden moeten snel worden uitgeklaard, vooraleer er zich concrete problemen stellen.

4. Mogelijke hervormingen op vlak van vervolging en bestrafing

4.1 Algemeen

Zoals eerder in dit werk werd aangetoond, bestaat de problematiek inzake vervolging en bestrafing uit een complex kluwen van met elkaar verweven moeilijkheden en beperkingen: de controversiële overdrachtsproblematiek, de veelvuldige problemen met betrekking tot bewijs, de vragen omtrent de uiteenlopende strafmaat en de risico's op mensenrechtenschendingen vormen prominente vraagstukken en daarnaast dient ook aandacht besteed te worden aan de opvallende straffeloosheid voor kopstukken en financiers, het nijpend gebrek aan engagement van extraregionale staten, de delicate problematiek van minderjarige piraterijverdachten, de controverse rond private aanhouding van piraten, de gevreesde asielkwestie en de mogelijke toepassing van het humanitair recht. De behandelde pijnpunten zijn slechts enkele van de belangrijkste problemen en schetsen in geen geval een totaalbeeld. Er zijn ongetwijfeld nog andere tekortkomingen of netelige kwesties die geïdentificeerd kunnen worden, maar het formuleren van oplossingen voor voornoemde

²⁹⁶⁹ Zie "BIMCO updates Guardcon", Maritime Security Review, 1 november 2016.

controversiële thema's zou alvast voor een frisse wind kunnen zorgen in de strijd tegen dit globaal misdaadfenomeen, dat zich steeds weet aan te passen aan nieuwe omstandigheden en al meermaals heeft bewezen dat het nooit definitief uitgeroeid is. Het wordt snel duidelijk dat de weg richting efficiënte en consequente vervolging van piraterij lang en zwaar zal zijn: pasklare antwoorden dienen zich nergens aan en de gesuggereerde oplossingen zijn zelden zaligmakend, maar er kunnen niettemin een aantal waardevolle conclusies getrokken worden.

4.2 Betere spreiding van vervolgingslast

Iedereen is het erover eens dat piraterij een globaal probleem is en schade toebrengt aan alle staten en de internationale rechtsorde, maar net door piraten als 'vijanden van de mensheid' te bestempelen en universele jurisdictie aan dit misdrijf te koppelen, achten weinig landen zich verantwoordelijk om de vastgelegde normen zelf af te dwingen.²⁹⁷⁰ Dergelijke situaties staan ook wel bekend als '*collective action problems*': men beseft weliswaar dat er een collectief voordeel voortvloeit uit de consequente vervolging en berechting van piraten, maar omdat de corresponderende last door de vervolgende staat wordt gedragen, zijn velen niet meer gemotiveerd om ook maar een poging te wagen. Aan deze houding dient dringend een einde te komen, al is het maar om de welwillendheid in de regio op te bouwen en zo te vermijden dat herinneringen aan de koloniale periode en de gerelateerde uitbuitingsmentaliteit van de westerse mogendheden, die nu uiteraard nog steeds sterk betrokken zijn bij (en in grote mate afhankelijk zijn van) de commerciële scheepvaart en handel in de regio, terug worden opgerakeld. Het zou een betekenisvol gebaar zijn als westerse staten meer piraten zouden vervolgen op basis van universele jurisdictie, zonder enig belang bij de zaak, en dit zou bovendien het concept van piraten als '*hostis humani generis*', die per definitie door de volledige internationale gemeenschap bekampt moeten worden, kracht bijzetten, maar het is helaas weinig realistisch. Er moet afgestapt worden van het huidige altruïstisch vervolgingsmodel, aangezien het absurd is om erop te rekenen dat staten zich steeds onbaatzuchtig zullen inzetten voor het algemeen belang: via toenemende dialoog tussen de betrokken landen zou men als algemene regel moeten vastleggen dat de vlaggenstaat van het aangevallen schip het voortouw dient te nemen.²⁹⁷¹ Dit blijkt namelijk veruit het meest logische, realistische en rechtvaardige aanknopingspunt: naast situaties waarbij een land piraten vervolgt omdat de voornaamste slachtoffers zijn nationaliteit dragen, is het immers veelal de vlaggenstaat van het aangevallen schip die optreedt en het zou nuttig zijn om er met duidelijke afspraken voor te zorgen dat deze bestaande praktijk verder wordt uitgebouwd en consistentier wordt toegepast.

In Oost-Afrika zullen vervolgingen en berechtingen door de regionale staten (Kenia, de Seychellen, Tanzania en Mauritius) logischerwijs veelvuldig blijven voorkomen en gelet op de verschillende voordelen ook vaak verdedigbaar zijn, maar indien westerse staten in toenemende mate hun verantwoordelijkheid nemen, kunnen de lasten beter verdeeld worden: veel meer dan het aantal vervolgingen door de extraregionale landen die zich reeds engageren, zou een stijging van het aantal geëngageerde extraregionale staten moeten worden beoogd. Naar aanleiding van de geografische expansie van het actieterrein van de Somalische piraten, die soms op meer dan 1000 mijl van de

²⁹⁷⁰ Zie o.a. F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 152-154; E. KONTOROVICH, "A Guantanamo on the sea: The difficulties of prosecuting pirates and terrorists", *California Law Review* 2010, 274-276; D. ARCHIBUGI & M. CHIARUGI, "Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates", *Political Quarterly* 2011, 237.

²⁹⁷¹ Zie o.a. M. S. KARIM, "Prosecution of Maritime Pirates", 91-94.

Somalische kust opereren, kunnen in de toekomst bovendien andere nabijgelegen landen worden ingeschakeld: door de enorme afstand vormen Kenia en de Seychellen dan immers minder aantrekkelijke opties en kan er eerder naar India of de Malediven gekeken worden, mits daar de nodige hervormingen worden doorgevoerd.²⁹⁷² Dergelijke verandering van ingesteldheid lijkt op dit moment helaas enkel maar mogelijk indien er aan de huidige omstandigheden wordt gesleuteld en de penitentiare capaciteit in Oost-Afrika blijkt in dat opzicht een belangrijke factor te zijn: de bouw en renovatie van gevangenissen in Somalië moet aangemoedigd worden, aangezien het wegvallen van de kosten van een lange opsluiting of een eventuele asielaanvraag ertoe zal leiden dat andere landen eerder bereid zullen zijn om tot piraterijvervolging over te gaan. Aanvullende maatregelen ter verlichting van de financiële last voor de vervolgende staten zijn ook aanbevolen: een ingenieus kostenverdelingsmechanisme tussen alle betrokken staten kan op het eerste zicht misschien onhaalbaar lijken, maar verdient minstens een eerlijke afweging. Efficiënte vervolging en berechting in Somalië blijft op lange termijn nog steeds de ambitie, maar in tussentijd moeten andere pistes bewandeld worden en dienen creatieve oplossingen niet geschuwd te worden.

4.3 Oplossingen met betrekking tot bewijs

Zoals reeds vermeld, is ook de bewijsproblematiek zeer belangrijk in het kader van piraterijvervolging en dienen initiatieven die op dat vlak verbeteringen wensen aan te brengen absoluut aangesterkt te worden. Met het oog op het verlagen van de bewijslast zou de haalbaarheid van een concept als *equipment articles* zeker onderzocht moeten worden: het betreft een inventieve vervolgingstheorie gebaseerd op indirect bewijs, die in principe tot lagere kosten, meer vervolgingen en een hogere veroordelingsgraad moet leiden. Er kan een voorbeeld genomen worden aan de vooruitstrevende rechtspraak van de Seychellen, maar de invoering van dergelijke regels via nationale wetgeving of bindende internationale instrumenten zou de voorkeur verdienen. Men moet weliswaar zeer voorzichtig zijn en duidelijke grenzen stellen, aangezien het een delicaat concept betreft dat mogelijks haaks staat op enkele belangrijke rechtsbeginselen: enkel overduidelijke aanwijzingen, die elke twijfel omtrent de kwade bedoelingen van de opvarenden wegnemen, zouden voldoende mogen zijn, de schuldvermoedens moeten steeds weerlegbaar zijn²⁹⁷³ en alles moet in samenhang met alle relevante elementen van de specifieke context beoordeeld worden.²⁹⁷⁴ Het lijkt daarnaast ook aangewezen om de specifieke gebieden waarin deze regels gelden nauwkeurig af te bakenen en een transparante lijst van indicaties wordt bij voorkeur in nauw overleg met experts en

²⁹⁷² Zie Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011), 40; M. STERIO, "Pirates' Right to a Speedy Trial", 197.

²⁹⁷³ Dit kan bijvoorbeeld van groot belang zijn indien het om gevangen bemanningsleden gaat op een gekaapt schip, dat vervolgens als moederschip voor de piraten fungeert. Het lijkt niet meer dan logisch dat deze personen de mogelijkheid moeten krijgen om hun onschuld te bewijzen (zie o.a. E. KONTOROVICH, "Equipment articles for the prosecution of maritime piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, 7).

²⁹⁷⁴ Een illustratie: de typische lichte ladders met haken zijn duidelijk gemaakt om een groter schip te enteren en hebben geen enkel praktisch nut voor een visser, maar hetzelfde kan niet gezegd worden over een vuurwapen, aangezien men dit soms bezit om zich tegen piraten te beschermen. In combinatie met kleine, krachtige vaartuigen, geldtelmachines en weinig voedsel of vers water (wat wijst op ondersteuning door een moederschip) ligt het natuurlijk weer anders en alles hangt dus af van de context (zie F. LORENZ e.a., "Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions", 214 en 227; E. KONTOROVICH, "Equipment Articles: An International Evidence Rule for Piracy" in S. BRANNON en T. RAHIM (eds.), *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai, Dubai School of Government, 2011, 100).

ervaringsdeskundigen opgesteld.²⁹⁷⁵ De verwachtingen mogen wel niet te hooggespannen zijn, aangezien *equipment articles* een luxe zijn die veel landen zich niet zullen kunnen permitteren, gelet op de andere piraterijgerelateerde juridische kwesties waar men mee worstelt.

Ook het verzamelen en uitwisselen van bewijs brengt problemen met zich mee: doordat wapens en ander bezwarend materiaal vaak overboord worden gegooid bij het naderen van een oorlogsschip kan er zelden overtuigend fysiek bewijs gerecupereerd worden en bij de overdracht van bewijsstukken dient complementariteit met de bewijs- en procedureregels van de vervolgende staat verzekerd te worden. Duidelijke richtsnoeren en gedegen opleiding van het betrokken personeel zijn aan de orde, maar het is daarnaast cruciaal om wijdverspreide interdisciplinaire samenwerking tussen alle geëngageerde actoren te bewerkstelligen en efficiënte informatie-uitwisseling via één globaal platform, bij voorkeur gestructureerd in twee lagen met één verantwoordelijk contactpunt op nationaal niveau en een ‘one stop shop’ op internationaal niveau, te realiseren, zodat men zicht blijft hebben op het grotere plaatje. De rol van *INTERPOL*, *Europol* en nationale rechtshandavingsinstanties werd lang over het hoofd gezien binnen de piraterijcontext, maar nu daar recent verandering in is gekomen, moet vol worden ingezet op een gezamenlijke strategie om de bewijs- en vervolgingsproblematiek via doorgedreven onderlinge ondersteuning te vergemakkelijken.²⁹⁷⁶ *Shiprider agreements* worden ook naar voor geschoven als oplossing, aangezien de vereiste politionele ervaring en expertise zo aan boord van oorlogs- en patrouilleschepen kunnen worden gebracht en op die manier eventueel ook reeds de procedureregels en bewijsstandaarden van de vervolgende staat in acht kunnen worden genomen, maar de verlaagde mensenrechtenbescherming, afgenomen rechtszekerheid en nefaste mogelijkheid tot *forum shopping* zorgen ervoor dat dit toch geen ideale optie is.²⁹⁷⁷ Op vlak van getuigen, een bewijscategorie waarvan men vaak afhankelijk is, kan er dan weer gepleit worden voor een toenemend beroep op getuigenverklaringen via videolink om de grote afstanden en daarmee gepaard gaande logistieke problemen uit te wissen, aangezien het in deze tijden van moderne communicatie zeer omslachtig lijkt om dergelijke technologie links te laten liggen. Gebruik van confidentiële informatie als bewijsmateriaal betreft ten slotte een gevoelige kwestie, maar het is absoluut noodzakelijk dat afgestapt wordt van het fenomeen van ‘overclassification’ en naar compromissen wordt gezocht: duidelijke procedureregels moeten een passend evenwicht creëren tussen de bescherming van staatsgeheimen, het belang van een ongehinderde piraterijvervolging en de rechten van verdediging van de beklaagde.

²⁹⁷⁵ Zie E. KONTOROVICH, “Equipment articles for the prosecution of maritime piracy”, *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, 2.

²⁹⁷⁶ Zie o.a. Resolutie 1950 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 november 2010), *UN Doc. S/RES/1950* (2010), 6; artikel 1 Besluit 2010/766/GBVB van de Raad van 7 december 2010 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L 327/49* van 11 december 2010; Y. GOTTLIEB, “Combating Maritime Piracy”, 323-325.

²⁹⁷⁷ Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de roep om verhoogd gebruik van *shiprider agreements* stilaan afgezwakt is, aangezien deze binnen de context van piraterijbestrijding deels overbodig zijn gemaakt door de veelvuldige aanwending van overdrachtsovereenkomsten (zie o.a. F. LORENZ e.a., “Evidentiary Issues in Piracy Prosecutions”, 235-236; F. LORENZ e.a., “Transfer of Suspected and Convicted Pirates”, 167; A. PETRIG, *Human Rights and Law Enforcement at Sea*, 51; R. GEISS en A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea*, 94-95; D. ARCHIBUGI en M. CHIARUGI, “Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates”, *Political Quarterly* 2011, 239).

4.4 Meer uniformiteit op vlak van bestrafing

Hoewel het absurd lijkt om over strafharmonisatie te spreken zolang vele landen er door een gebrek aan universele vervolgingsjurisdictie of onvoldoende judiciële capaciteit niet in slagen om piraterijverdachten te vervolgen, kan het probleem van uiteenlopende straffen niet zomaar genegeerd worden, aangezien het over het algemeen zeer gelijkaardige misdrijven binnen vergelijkbare omstandigheden betreffen. In combinatie met de gebruikelijke overdracht van piraterijverdachten wordt de willekeur enkel maar groter en is het duidelijk dat er iets moet veranderen. Bij de bestrafing van piraterij moet een minimum aan uniformiteit gegarandeerd worden, maar het is nog maar de vraag op welke manier dit het efficiëntst gerealiseerd kan worden en welke strafmaat men dan passend acht. Al blijken dezelfde overwegingen mee te spelen en worden er over de grenzen heen nagenoeg identieke verzwarende en verzachtende omstandigheden gehanteerd, wordt er duidelijk meer belang gehecht aan de hiërarchie van misdrijven en daaraan gekoppelde straffen binnen het eigen rechtssysteem. Op vlak van piraterij, een internationale misdaad waarvoor universele jurisdictie geldt, moet daar dringend van afgestapt worden, maar het opdringen van een globale standaardstraf die niet overeenstemt met de bestrafing die men in een bepaald land gepast acht, valt af te raden, aangezien dit vervreemding en verlaagde vervolgingsbereidheid kan veroorzaken. Toegenomen interjurisdictionele vergelijking, zoals reeds werd toegepast in Amerikaanse rechtspraak, lijkt op zijn plaats, bij voorkeur in combinatie met enige aandacht voor de verhouding ten aanzien van andere internationale misdaden, al zouden dan enkele correcties moeten worden aangebracht om het ontradend effect van de straf niet te verwaarlozen.

4.5 Toenemende aandacht voor mensenrechten

Er dient ook in toenemende mate gefocust te worden op de naleving van de mensenrechten bij de aanhouding, vervolging, berechting en bestrafing van piraten, aangezien dit anders wel eens nare gevolgen zou kunnen hebben. Veroordelingen van landen wegens mensenrechtenschendingen binnen de context van piraterijvervolging mogen door de publieke opinie dan wel worden afgedaan als absurde, onredelijke uitspraken, maar kunnen bij een nadere kijk op de zaak zeker verantwoord worden. Zowel te lange detentie (in het kader van het recht op vrijheid) als overdracht van piraterijverdachten aan risicolanden (in het licht van het *non-refoulement*-principe) kunnen problematisch zijn en het is noodzakelijk dat er op dat vlak krachtdadige maatregelen worden genomen. Elke staat die zelf piraterijverdachten wenst te vervolgen, dient deze onmiddellijk na aankomst op zijn grondgebied voor de rechter te brengen: men moet er dus voor zorgen dat het gangbare praktijk wordt om het onderzoek reeds voor te bereiden wanneer de verdachte in het buitenland worden aangehouden, zodat er na het overbrengen van dit individu naar het land van berechting geen tijd meer verloren gaat. Ondanks enkele werkpunten, kan de Belgische wetgeving als voorbeeld dienen: via nauwkeurige procedurevoorschriften worden mensenrechtenschendingen nagenoeg uitgesloten.²⁹⁷⁸ Een ideale oplossing zou kunnen bestaan in een eerste verschijning voor de rechter via videolink, maar dat lijkt op dit moment helaas nog niet overal haalbaar. Om problemen met het *refoulement*-verbod te vermijden, kan er op zijn beurt gestreefd worden naar duidelijkere verplichtingen in de overdrachtsovereenkomsten en doorgedreven monitoring en evaluatie daarvan

²⁹⁷⁸ Zie Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, BS 14 januari 2010, 1485; Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, BS 14 januari 2010, 1483.

en het is cruciaal dat individuele *non-refoulement*-beoordelingen tot standaardprocedure worden verheven.²⁹⁷⁹ Het dient echter opgemerkt te worden dat piraterijverdachten in de praktijk meer dan eens zonder enige besluitvorming of neerslag daarvan worden overgeleverd: vooral overdrachten van piraterijverdachten aan Somaliland of Puntland, die met het oog op *non-refoulement* problematische bestemmingen kunnen blijken, gebeuren net om die reden vaak onder de radar, waardoor er van effectieve rechtsbescherming niet altijd sprake is. Dergelijke praktijken moeten dan ook dringend stopgezet worden en de internationale gemeenschap dient er met forse steun voor te zorgen dat vervolging, berechting en bestraffing in de regionale staten volgens de voorgeschreven standaarden verlopen, zodat flagrante mensenrechtenschendingen verleden tijd zijn.

4.6 Bijkomende focus op piraterijnetwerk

Aangezien moderne piraterij dikwijls een echte business uitmaakt en slechts één van de bezigheden is van wijdvertakte transnationale misdaadsyndicaten, lijkt het meer dan ooit aangewezen om meer aandacht te besteden aan het achterliggend financieel en crimineel netwerk.²⁹⁸⁰ De financiers of kopstukken van piraterijnetwerken, die de touwtjes in handen hebben en alles zorgvuldig coördineren, blijven immers al te vaak buiten schot. Er heerst een sfeer van straffeloosheid voor diegenen die de grootste verantwoordelijkheid dragen en het meeste geld opstrijken, wat overduidelijk verwerpelijk is. Slechts in uitzonderlijke situaties slaagt men erin om één van de leidinggevende figuren aan te houden, maar dat is ruim onvoldoende en onthult een kwalijke tendens: zolang men enkel onbelangrijke, vervangbare pionnen vervolgt, blijft het crimineel web intact en kunnen de piraterijactiviteiten zonder problemen voortgezet worden. Om de huidige piraterijbestrijding naar een hoger niveau tillen, dient er van adequate vervolging en bestraffing van piratenkopstukken dus een prioriteit gemaakt te worden, wat uiteenlopende maatregelen impliceert. Er moet om te beginnen een nieuwe visie ontwikkeld worden, die concrete vervolgings- en rechtshandavingsacties voorschrijft en verder gaat dan de gebruikelijke, reeds lang verkondigde retoriek.²⁹⁸¹ Deze concrete acties dienen bovendien steeds meer te steunen op gesofisticeerde onderzoekstechnieken, die toelaten om de kopstukken op onweerlegbare wijze aan de piraterijactiviteiten te linken: gespecialiseerde onderzoekseenheden moeten worden opgezet en er moet in toenemende mate en op gepaste wijze gebruik worden gemaakt van informanten en communicatiesurveillance. In operationele rechtshandavingsmiddelen heerst dit besef waarschijnlijk al lang, maar om structurele inspanningen en toereikende financiering te garanderen, dienen ook beleidsmakers en politici in te zien dat doordeweeks bewijsmateriaal en routineuze onderzoeksmethodes niet volstaan om de piraterijnetwerken te ontmantelen.²⁹⁸² Gelet op de beperkte expertise en capaciteit van de regionale landen, is het wel duidelijk dat de internationale gemeenschap hier een belangrijke rol moet vervullen: de *UNODC*, *INTERPOL* en *Europol* dienen de getroffen staten bij te staan bij het volgen en uitpluizen van geldstromen en witwaspraktijken om de

²⁹⁷⁹ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 170.

²⁹⁸⁰ Zie o.a. Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 5; Conclusions 6865th meeting of the Security Council of the United Nations (19 november 2012), *UN Doc. S/10820* (2012); A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 4.

²⁹⁸¹ Zie "We must isolate piracy ringleaders and financiers", *Maritime Security Review*, 26 november 2012.

²⁹⁸² Zie K. SCOTT, "Prosecuting Pirates", 36-37.

piraterijproblematiek op structurele wijze te bestrijden.²⁹⁸³ De druk op de plaatselijke autoriteiten moet worden aangehouden en bij vervolgingsproblemen kan men nagaan of het juridisch concept van '*command responsibility*' een oplossing kan bieden, al lijkt dat op dit moment niet onmiddellijk plausibel of opportuun.

4.7 Toenemende aandacht voor minderjarigen

Door de grootschalige inzet van minderjarigen in de piraterijwereld mag ook deze problematiek niet veronachtzaamd worden tijdens het vervolgingsproces en is het belangrijk om de nodige garanties in te bouwen: de internationaalrechtelijke regels zijn weliswaar duidelijk, maar de concrete implementatie laat nog al te vaak te wensen over. Het vastleggen van een algemeen aanvaarde *minimum age of criminal responsibility* verdient vooreerst aanbeveling, maar door de grote internationale verdeeldheid lijkt dit helaas niet onmiddellijk realistisch. Ook met betrekking tot leeftijdsbepaling moeten er nog grote stappen worden gezet: bij twijfelgevallen is het belangrijk om verschillende technieken te gebruiken en lijkt een focus op objectieve methodes, via medisch of forensisch materiaal, aangewezen om een nauwkeurige inschatting te maken, aangezien dat van doorslaggevend belang is voor de verdere procedure en behandeling van de verdachte. Men moet er zich van bewust zijn dat het wijdverspreid '*catch and release*'-fenomeen ook binnen deze context ernstige risico's inhoudt en op vlak van detentie dringen moeilijke beslissingen zich op, waardoor duidelijke richtsnoeren meer dan welkom zijn. Inlichting van de ouders en aparte rechtsvertegenwoordiging vormen daarnaast veelvoorkomende praktische problemen die om een creatieve oplossing smeken en er dient uiteraard zeer omzichtig te worden gehandeld op vlak van de bestraffing, aangezien dit uiterst gevoelig ligt en er gerust wat meer transnationale uniformiteit mag worden ingebouwd.

4.8 Overige kwesties

Los van de hiervoor besproken kwesties manifesteren zich nog enkele kleinere problemen. Er zou bijvoorbeeld gepleit kunnen worden voor regelgeving die private aanhouding van piraterijverdachten toelaat, zodat enkele praktische moeilijkheden worden opgelost en de huidige grijze zone wordt uitgeklaard, maar met het oog op adequate bescherming van de mensenrechten lijkt dergelijke algemene legalisering van deze delicate praktijken uit den boze. Inschikkelijke rechtspraak kan in uitzonderlijke omstandigheden, waarbij het schip en de bemanning in gevaar verkeren en er geen andere mogelijkheid is, nog steeds een oplossing bieden, maar het valt ten strengste af te raden om private actoren actief in te schakelen in de strijd tegen piraterij. Ten slotte zorgen de kans op asielaanvragen en de potentiële toepassing van het humanitair recht ook voor bezorgdheid bij sommige staten, maar deze kwesties moeten gerelativeerd worden: in theorie is er via vergezochte argumenten misschien iets voor te zeggen, maar in de praktijk is het zeer onwaarschijnlijk dat deze vrees bewaarheid zal worden.

²⁹⁸³ Zie Conclusions 6865th meeting of the Security Council of the United Nations (19 november 2012), *UN Doc. S/10820* (2012); M. YIKONA e.a., *Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa*, Washington, World Bank Publications, 2013, 126 p; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Crisis Group, 12 december 2012.

4.9 Gepaste judiciële structuur?

De problemen met betrekking tot de vervolging en bestraffing van piraterijverdachten gaven aanleiding tot creatieve ideeën: de oprichting van een gespecialiseerd internationaal tribunaal, dat diverse vormen kan aannemen, een bevoegdheidsuitbreiding van het Internationaal Strafhof, dat over heel wat kennis en ervaring inzake de berechting van hooggeplaatste criminelen beschikt, of de behandeling van piraterijzaken door het Internationaal Zeerechttribunaal, waar er zeer veel maritieme expertise en voldoende capaciteit aanwezig is, waren de meest prominente voorstellen, maar bleken om uiteenlopende, niet steeds adequaat onderbouwde redenen onhaalbaar. Deze suggesties zijn weliswaar niet voor de hand liggend en zouden met heel wat moeilijkheden geconfronteerd worden, maar verdienen toch een grondige afweging, zonder al te gemakzuchtige conclusies. Na verloop van tijd kunnen gewijzigde omstandigheden of bijgeschaafde kennis bovendien leiden tot een ander besluit, dus het is belangrijk om deze voorstellen niet volledig af te schrijven. De huidige aanpak, waarbij de plaatselijke rechtssystemen en judiciële capaciteiten op kostenefficiënte wijze worden aangesterkt, lijkt voorlopig echter de juiste: de aangebrachte verbeteringen zijn immers niet enkel voelbaar binnen de context van piraterijbestrijding en dragen dus bij tot een structurele oplossing in de door piraterij getroffen regio's. Het lijkt bijgevolg aangewezen om een vervolg te breien aan deze strategie, maar aanvulling door een gespecialiseerd internationaal berechttingsmechanisme, voornamelijk om een einde te maken aan de straffeloosheid van piratenkopstukken en een platform te bieden voor de ontwikkeling van een eenvormige, adequate piraterijvervolgingspraktijk, verdient wel aanbeveling.

5. Dieperliggende problemen en wenselijke verbeteringen

De dieperliggende oorzaken, die aan de oorsprong liggen van piraterij en andere criminele activiteiten in de regio, werden reeds meermaals aangehaald en toegelicht. Volgens velen vormt piraterij slechts de manifestatie van aan land gebaseerde problemen: de erbarmelijke politieke en socio-economische omstandigheden in Somalië zorgen er bijvoorbeeld voor dat velen hun heil in de criminaliteit zoeken en piraterij bleek een zeer aantrekkelijke optie te zijn, gelet op de nabijgelegen drukbevaren scheepsroutes en het gebrek aan rechtshandhaving.²⁹⁸⁴ Enkel wanneer men deze wortels uitroeit, kan een langetermijnoplossing gerealiseerd worden en betreft het niet slechts een tijdelijke remedie voor acute symptomen: de onderliggende redenen moeten geneutraliseerd worden, aangezien de misdaadnetwerken en de gerelateerde capaciteiten en motieven anders

²⁹⁸⁴ Zie F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 171; R. VILLAR, *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 15-16; A. D. DJAMA, "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia", 124-133; S. EKLOF ADMIRELL, "Zeeroof in Afrika: mondiale en lokale verklaringen voor piratenactiviteit in Nigeria en Somalië", *Justitiële verkenningen* 2008-2009, 11-38; S. WHITMAN en C. SUAREZ, "The Root Causes and True Costs of Marine Piracy", *Marine Affairs Program* 2012; A. COLE, "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, 5-6; S. GOPALKRISHNA, "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, 5-6; N. R. JENZEN-JONES, "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 8-9.

blijven bestaan en andere criminele opportuniteiten aangrijpen.²⁹⁸⁵ De hiervoor vermelde vaststelling betekent echter niet dat de oplossing voor piraterij zich uitsluitend aan land bevindt, want de realiteit is genuanceerder: de uiteenlopende variabelen die piraterij aanmoedigen (of op z'n minst niet ontmoedigen) kunnen op tal van manieren teniet worden gedaan, waardoor dit vaak gebruikt cliché iets te kortzichtig is. Als algemene stelregel ligt het echter niet zo ver van de waarheid: de huidige daling in de piraterijcijfers rond de Hoorn van Afrika is bijvoorbeeld deels te wijten aan de artificiële onderdrukking van het fenomeen door de aanwezigheid van oorlogsschepen in de regio, maar dit zorgt in geen geval voor een definitieve oplossing.²⁹⁸⁶ De complexe piraterijproblematiek bestaat immers niet uit één simpele uitdaging en kan daarom ook niet via één eenvoudige oplossing beteugeld worden.²⁹⁸⁷ De links met georganiseerde misdaad, corruptie en zwaktes aan land zijn groot en een multidisciplinaire aanpak, die uiteenlopende actoren engageert, op uitgebreide middelen kan steunen en voldoende aangepast en geduldig blijkt, is dus nodig.

De opportuniteiten voor piraterijactiviteiten, zoals de lange kustlijn, de nabijheid van een belangrijke scheepsroute en de uitgebreide toegang tot boten, zijn onvermijdelijk aanwezig, maar aan de nefaste grondoorzaken die ervoor zorgen dat piraterij net rond die landen stevig woedt, kan zeker gewerkt worden: de problematische omstandigheden in de getroffen landen vormen een rijke voedingsbodem voor criminaliteit en moeten bijgevolg absoluut onder handen worden genomen.²⁹⁸⁸ Het Afrikaanse continent wordt geteisterd door scheefgetrokken inkomensdistributie, hoge werkloosheid, schrijnende armoede, grote onderlinge verdeeldheid en zorgwekkende circulatie van illegale wapens, drugs en HIV en de resulterende onveiligheid en instabiliteit verhinderen daarenboven buitenlandse investeringen, waardoor zich langzaam een vicieuze cirkel ontwikkelt.²⁹⁸⁹ De talloze jongeren die zich op naïeve wijze of uit pure wanhoop inlieten met piraterij hadden bovendien voor broodnodige economische ontwikkeling kunnen zorgen en de impact van het verlies van een niet verwaarloosbaar deel van dit cruciaal bevolkingssegment mag niet onderschat worden. Vervolging en bestraffing van piraten mag dus niet gezien worden als de laatste stap, indien een duurzame langetermijnoplossing wordt nagestreefd en men eeuwigdurende recidive wil vermijden: piraten moeten niet enkel gestraft worden, maar ook gereïntegreerd worden op een manier die hen aanmoedigt om de criminaliteit vaarwel te zeggen en een productief lid van de maatschappij te

²⁹⁸⁵ Na de daling van de Somalische piraterij in 2012 werd bijvoorbeeld duidelijk dat heel wat piraten zich noodgedwongen op andere bezigheden moesten storten en zich schuldig maakten aan ontvoeringen van buitenlandse hulpverleners en andere *expats* (zie Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012), 2; F. LORENZ e.a., "Transfer of Suspected and Convicted Pirates", 171; C. ALTAFIN, "The Threat of Contemporary Piracy and the Role of the International Community", *Documenti Istituto Affari Internazionali* 2014, 34; S. WHITMAN en C. SUAREZ, "The Root Causes and True Costs of Marine Piracy", *Marine Affairs Program* 2012).

²⁹⁸⁶ Zie o.a. D. P. PARADISO, "Come All Ye Faithful: How the International Community has addressed the Effects of Somali Piracy but fails to remedy its Cause", *Penn State International Law Review* 2010, 187-210.

²⁹⁸⁷ Zie "Beyond Piracy", *Maritime Security Review*, 2 oktober 2013.

²⁹⁸⁸ Zie o.a. A. MURDOCH, "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 167; M. ROUGER, *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 72-73; A. MALAQUIAS, "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012; F. C. ONUOHA, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, 8-9; "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", *Crisis Group*, 12 december 2012.

²⁹⁸⁹ Zie "Decrease in piracy reopens trade", *Maritime Security Review*, 27 januari 2014.

worden.²⁹⁹⁰ Dergelijke rehabilitatieprogramma's vergen ongetwijfeld veel financiële middelen, institutionele ondersteuning en coördinatie, maar lijken alle moeite meer dan waard.

De doorslaggevende factor is doorgaans economische zekerheid: indien men in staat is om op legale wijze een toereikend inkomen te verwerven, is er veel minder kans dat men (terug) de criminaliteit induikt. Men zou dus resoluut moeten inzetten op gepaste werkopleiding en jobcreatie, rekening houdend met de noden op de arbeidsmarkt en de preferenties van de doelgroep, en daarnaast ook voldoende aandacht besteden aan maatschappelijke bewustmaking. Gezien een groot deel van de bevolking in Oost- en West-Afrika uit jonge werklozen bestaat, wat samen met de grote aanwezigheid van illegale wapens en drugs een zeer gevaarlijke combinatie vormt, moet het creëren van werkgelegenheid, vooral in de kuststreken, een absolute prioriteit vormen. Het stimuleren van de lokale visserij, een sector die het hard te verduren krijgt door de wijdverspreide piraterij en ook met maritieme stropers en daaruit voortvloeiende overbevissing te kampen heeft, lijkt cruciaal en de relevante acties van de EU, die erop gericht zijn om *IUU fishing* te bestrijden, moeten dan ook zeker worden voortgezet. Dit zijn slechts enkele werkpunten en er moet uiteraard nog veel meer worden gedaan om de leefomstandigheden in de betrokken landen naar een hoger niveau te tillen: het komt erop aan om het politiek en socio-economisch klimaat te veranderen en bij dergelijke ambitieuze initiatieven is het belangrijk om stap voor stap vooruitgang te boeken. De optelsom van verschillende kleine initiatieven maakt wel degelijk een verschil uit en creëert bovenal een positieve sfeer, die het imago van het land gunstig beïnvloedt en nieuwe, grotere projecten mogelijk maakt.

Er moet op alle niveaus meer ingezet worden op duurzame oplossingen, maar vooral de internationale gemeenschap kan door middel van doorgedreven steunverlening een belangrijke rol spelen: naast de concrete inspanningen met het oog op het terugdringen van piraterijaanvallen zou ook bijgedragen moeten worden aan de ontwikkeling van de getroffen landen en het verbeteren van de leefomstandigheden in de regio, want enkel via stabiliteit en evenwichtige groei kunnen permanente resultaten gerealiseerd worden. De ontwikkelingssamenwerking wordt bij voorkeur dus opgevoerd, maar de internationale gemeenschap moet haar plaats kennen: het is de bedoeling om te ondersteunen en adviseren, in plaats van zelf initiatief te nemen en de koers te bepalen. Als de internationale gemeenschap de wet dicteert en de betrokken landen amper betrokken worden, kunnen immers weinig duurzame effecten bereikt worden.²⁹⁹¹ Dit betekent echter niet dat er geen toenemende politieke dialoog moet zijn om corrupt of slecht bestuur, wat alle voorgaande

²⁹⁹⁰ De Somalische overheid kwam met het idee op de proppen om amnestie te verlenen aan jonge, minderjarige piraten, maar dit lijkt niet evident: deze nationale gratiemaatregelen zouden vooreerst niet gevolgd worden door andere staten, die reeds verschillende minderjarige piraten veroordeeld hebben, en zouden bovenal een zeer slecht signaal geven, aangezien de schijn van straffeloosheid al lang doorschemert en zo (minstens voor een deel van de piraten) formeel bevestigd zou worden. Enkel in combinatie met adequate rehabilitatie zou deze ongewone strategie enige kans op slagen hebben: toepassing van de voornaamste principes van zogenaamde *disarmament, demobilization and reintegration (DDR)*-programma's, die reeds geïmplementeerd werden in landen waar gewapende conflicten plaatsvonden (Afghanistan, Angola, Colombia, Ivoorkust, Sierra Leone, Soedan, Tsjaad, ...) is misschien een optie, aangezien de doelstellingen min of meer vergelijkbaar zijn, maar er moet daarnaast ook rekening worden gehouden met de eigenheden van de plaatselijke piraterijproblematiek (zie o.a. Y. M. DUTTON, "The Potential for Asylum-Seeking by Convicted Pirates", 338-349; C. BUEGER, "Drops in the Bucket? A Review of Onshore Responses to Somali Piracy", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 23-26; "Closer to a pirate amnesty", *Maritime Security Review*, 6 maart 2013; "Somalia mulls pirate amnesty", *Maritime Security Review*, 3 augustus 2012).

²⁹⁹¹ Zie o.a. J. V. MADSEN en L. KANE-HARTNETT, "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013.

inspanningen op de helling kan zetten, aan de kaak te stellen.²⁹⁹² Het zal in elk geval een werk van lange adem betreffen, dat het nodige geduld, een langetermijnvisie en voldoende werkingsmiddelen vereist. Verschillende initiatieven erkennen weliswaar de wortels van het probleem, maar het wordt stilaan tijd dat er doelgerichte plannen worden opgesteld en efficiënte acties worden ondernomen om iets te doen aan de heuse cluster van problemen die piraterij en andere criminele activiteiten in West- en Oost-Afrika in de hand werken: niet alleen de plaatselijke landen, maar ook heel wat andere staten riepen reeds meermaals op om de kern van het probleem krachtdadiger aan te pakken.²⁹⁹³

²⁹⁹² Zie P. J. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 29; J. LINCOLN, "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012; D. MUGRIDGE, "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010; R. NELSON en A. WARE, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012.

²⁹⁹³ Zie o.a. "China calls for more international cooperation in combating Somali piracy", *Maritime Security Review*, 26 november 2012; "Donors step up ties with Somalia", *Maritime Security Review*, 4 maart 2013.

BESLUIT

Piraterij is een probleem van alle tijden: vanaf er sprake was van overzeese handel, deed dit misdaadfenomeen zijn intrede en bleef het, vaak in verschillende golven en met aangepaste technieken, de scheepvaart teisteren tot de dag van vandaag. Het zou dus zeer naïef zijn om te denken dat de recente successen in de strijd tegen de Oost-Afrikaanse piraterij een nieuw tijdperk hebben ingeluid, waarin deze maritieme dreiging definitief tot het verleden behoort. Het is niet voor niets één van de oudste internationale misdaden: een piraat wordt gezien als een ‘vijand van de mensheid’ tegen wie elke staat op volle zee kan optreden, wat een grote uitzondering betreft op de algemene zeerechtelijke principes. Na de *Golden Age of Piracy*, die de basis legde voor de hedendaagse afbeelding van piraten in de populaire cultuur, volgde er een rustigere periode en werd met de Verklaring van Parijs ook de kaapvaart afgeschaft, maar aan het einde van de 20^{ste} eeuw sloeg de piraterij hard terug. De exponentiële stijging rond de eeuwwisseling werd krachtdadig aangepakt, maar vanaf 2007 begon de globale zeeroverij opnieuw aan een spectaculaire opmars en namen de cijfers jaar na jaar toe. Moderne piraten gebruiken over het algemeen een groot moederschip als uitvalsbasis en halen met kleine motorboten hun voordeel uit beperkt bemande goederenschepen, die bij voorkeur traag varen en een laag vrijboord hebben. De significante economische impact van dit misdaadfenomeen zorgde voor grote bezorgdheid en spoorde aan tot actie. Het is geen toeval dat wijdverspreide piraterij zich voornamelijk voordoet nabij belangrijke vaarroutes: prominente broeihaarden betreffen de Golf van Aden en de Somalische kuststreek, de Arabische Zee, Zuidoost-Azië, het noorden van Latijns-Amerika en de Golf van Guinee. In dit doctoraat werd gefocust op de Oost- en West-Afrikaanse piraterijvormen, omdat ze door hun contrasterende kenmerken en extensieve draagwijdte een heel gevarieerd en relevant onderzoeksobject vormen.

Als er één duidelijke vaststelling kan worden gemaakt aan het slot van dit doctoraatsonderzoek, is het dat de Oost-Afrikaanse en West-Afrikaanse piraterijproblematiek grote verschillen vertonen. De Somalische piraterij is de meest gemediatiseerde vorm, komt voornamelijk voor op volle zee in een regio die gekenmerkt wordt door instabiliteit en cruciale handelsroutes en focust hoofdzakelijk op het gijzelen van de bemanning en het innen van losgeld. De Nigeriaanse piraterij is op zijn beurt één van de minst besproken varianten, situeert zich grotendeels in de territoriale zee van een relatief stabiele regio die gekend staat voor zijn grote rijkdom aan grondstoffen en mikt vooral op gewelddadige diefstal van de lading, al is de werkwijze ondertussen wat geëvolueerd. Het spreekt voor zich dat deze onderscheiden piraterijvormen een verschillende aanpak behoeven en de praktijk bleek dit ook te bevestigen: rekening houdend met de grote economische belangen en de onbekwaamheid van Somalië werden internationale marine-allianties opgericht en oorlogsschepen in de Oost-Afrikaanse regio gestationeerd, wat samen met de zorgvuldige toepassing van beveiligingsmaatregelen aan boord van schepen, de gretige inzet van private maritieme beveiligingsteams en de opwaardering van de *maritime domain awareness* in een succesvolle onderdrukking van het Somalisch piraterijfenomeen resulteerde. In de Golf van Guinee ging men terecht niet over tot dergelijke radicale internationale ingrepen en zijn de betrokken staten, ondanks uiteenlopende steun van de internationale gemeenschap, meer op zichzelf aangewezen: regionale samenwerking is de sleutel tot succes, maar dit leidt uiteraard tot een complexer en langzamer proces.

Voor wat de rechten en plichten van staten inzake piraterijbestrijding betreft, vormt het internationaalrechtelijk kader uiteraard nog steeds het vertrekpunt, maar een aantal gebreken bemoeilijken de zaken: de piraterijdefinitie en het resulterend toepassingsgebied van het Internationaal Zeerechtverdrag zijn verouderd, het verdrag bevat geen verplichting om piraterij strafbaar te stellen in nationale wetgeving en legt evenmin op om piraterijverdachten aan te houden of te vervolgen en verschillende onduidelijkheden creëren verwarring en rechtsonzekerheid. De toepassing van universele jurisdictie kan bovendien in vraag worden gesteld, aangezien weinig staten zich nu geroepen voelen om in te grijpen en de verantwoordelijkheid vaak wordt afgeschoven. Er zou gepleit kunnen worden voor de ontwikkeling van een specifiek piraterijverdrag, dat bovenstaande pijnpunten oplost, of een aanpassing van het Internationaal Zeerechtverdrag, maar dit lijkt in de praktijk nagenoeg onhaalbaar. Het komt er dus op aan om het Internationaal Zeerechtverdrag en de andere relevante instrumenten, waaronder de pragmatische *SUA Convention* die veel van de vernoemde problemen omzeilt, beter aan te wenden, rekening houdend met de specifieke omstandigheden. Hier is het onderscheid tussen de Oost-Afrikaanse en West-Afrikaanse piraterijproblematiek opnieuw uiterst relevant: afhankelijk van de situatie zullen bepaalde instrumenten een nuttige aanvulling blijken op het Internationaal Zeerechtverdrag en zou men in staat moeten zijn om een bevredigende oplossing te vinden. Hoewel de toepassing van uiteenlopende verdragen nogal omslachtig lijkt, moet het einddoel bestaan in succesvolle piraterijbestrijding en navolgende vervolging en bestraffing van de daders: zolang alles juridisch te verantwoorden valt, is de manier waarop van ondergeschikt belang en moet flexibele en creatieve inzet van de bestaande internationale instrumenten aangemoedigd worden. Er moet geroeid worden met de riemen die men heeft en een gecombineerd gebruik van de relevante verdragen zou in principe de beste resultaten moeten genereren.

Verdere uitwerking en aanvulling van de internationaalrechtelijke instrumenten door regionale akkoorden strekt uiteraard tot aanbeveling en zowel in Oost-Afrika als West-Afrika werd voorzien in een *code of conduct*, die de strategie en algemene krachtlijnen uittekent in de respectieve regio's. De *Yaoundé Code of Conduct* bouwde in grote mate voort op de *Djibouti Code of Conduct*, waardoor beide documenten gelijkaardige kwaliteiten en pijnpunten vertonen. Eén van de grootste zwaktes is dat het geen bindende overeenkomsten betreffen, waardoor velen het beschouwen als louter politieke verklaringen met weinig concrete waarde. Deze kritiek lijkt steun te vinden in het traag implementatieproces en de weinig tastbare resultaten van beide documenten, maar het zou veel te kortzichtig zijn om de verwezenlijkingen van de *Djibouti Code of Conduct* en de *Yaoundé Code of Conduct* zomaar te negeren. Ze creëerden een broodnodige collectieve ingesteldheid en inspireerden of omkaderden heel wat zinvolle regionale samenwerkingsinitiatieven. Doorgedreven concretisering van de doelstellingen en adequate implementatie zijn in de toekomst zeker aan de orde, maar de documenten hebben in elk geval al hun nut bewezen. Een politieke, *top down*-benadering is nodig om het strategisch kader uit te tekenen, maar operationele *bottom up*-initiatieven, die met het oog op complementariteit en coördinatie best een plaats worden gegeven binnen het gecreëerd raamwerk, halen veelal het hoogste rendement. Zowel in Oost-Afrika als West-Afrika betreffen *maritime domain awareness*, maritieme capaciteit, adequate wetgeving, efficiënte vervolging en optimale coördinatie belangrijke werkpunten, maar de zwaarwichtigheid van deze problemen varieert naargelang de regio, waardoor verschillende prioriteiten moeten worden gelegd. Zo beschikt men in de Oost-Afrikaanse staten in het algemeen over behoorlijke wetgeving, maar ontbreekt vooral de capaciteit om deze adequaat te handhaven, terwijl verschillende landen in de Golf van

Guinee over een respectabele vloot en de nodige capaciteit beschikken, maar de gebrekkige nationale wetgeving vaak niet toelaat om in te grijpen en er van piraterijvervolging amper sprake lijkt. In Oost-Afrika moet men er weliswaar voor zorgen dat men op termijn in staat is om zelf in oplossingen te voorzien, maar in West-Afrika ligt de druk hoger, aangezien de piraterij er niet wordt onderdrukt door een verregaande internationale interventie. Doeltreffende regionale samenwerking in de Golf van Guinee wordt bovendien bemoeilijkt door de diverse achtergrond van de betrokken staten en de externe invloed die door westerse grootmachten wordt uitgeoefend.

Met betrekking tot de inbreng van de internationale gemeenschap, kan voor beide regio's besloten worden dat complementariteit en onderlinge coördinatie cruciaal zijn: er bestaan heel wat verschillende initiatieven van diverse organisaties en staten en het is noodzakelijk dat deze niet teveel in elkaars vaarwater terecht komen. Elke actie en ieder project moet een gepaste plaats kennen binnen het groter geheel om duplicatie van tijd, middelen en energie te vermijden en mogelijke conflictueuze situaties uit te sluiten. Om succesvol te zijn, dient men voort te bouwen op de nationale en regionale initiatieven in de betrokken landen en steun te bieden aan de door deze staten nagestreefde strategie. Zoals eerder werd aangeduid, kent elke regio zijn eigen zwakke punten en de internationale gemeenschap zou er dus goed aan doen om de juiste prioriteiten te leggen, die mits de nodige kennis soms makkelijker te bepalen zijn vanuit een objectief standpunt als derde. De internationale gemeenschap moet voldoende politieke druk uitoefenen om de onderscheiden regio's te blijven aanzetten tot collectieve actie, zodat de aandacht niet verslapt en men niet zelfgenoegzaam wordt. De Verenigde Naties en zijn gespecialiseerde instanties spelen in beide regio's een belangrijke rol hierbij, maar ook de initiatieven van de EU zorgden reeds voor een grote impact. Via doorgedreven evaluaties moet worden geanalyseerd welke resultaten er al werden behaald en welke doelstellingen in de toekomst moeten worden vooropgesteld, in nauw overleg met de betrokken landen en relevante stakeholders.

Uiteindelijk is het de bedoeling om de betrokkenheid van de internationale gemeenschap af te bouwen en de verantwoordelijkheid terug volledig bij de regionale staten te leggen: het moet absoluut vermeden worden dat men te afhankelijk wordt van de internationale steun, maar dit overgangsproces moet uiteraard geleidelijk gevoerd worden, zodat men voorbereid is om deze nieuwe rol op zich te nemen. De regionale en nationale initiatieven moeten goed op elkaar worden afgestemd en binnen de overeengekomen strategie worden gekaderd. In West-Afrika, waar de piraterijproblematiek nog stevig woedt, zal dit probleem waarschijnlijk minder spelen, maar nu de grootste piraterijdreiging rond de Hoorn van Afrika lijkt te zijn gaan liggen, is het cruciaal dat de Oost-Afrikaanse staten waakzaam blijven en zich gezamenlijk blijven engageren om de piraterijproblematiek definitief uit te roeien. Een collectieve aanpak is noodzakelijk, aangezien transnationale problemen zoals piraterij enkel op dit niveau efficiënt bestreden kunnen worden. De door de Afrikaanse Unie ontwikkelde strategieën en actieplannen kunnen een overkoepelend kader bieden en de regionale projecten faciliteren, maar het lijkt op dit moment nog te vroeg om een allesomvattend maritiem beveiligingsbeleid voor het volledig Afrikaans continent te implementeren. Initiatieven die voorzien in gemeenschappelijke patrouilles, gezamenlijke training, pooling van vaartuigen en materiaal en toegang tot elkaars territoriale zee moeten aangespoord worden om de maritieme rechtshandavingscapaciteiten aan te sterken, maar verhoogde *maritime domain awareness*, adequate wetgeving en consequente vervolging en bestraffing zijn evenzeer van vitaal belang. Nationale acties en hervormingen moeten de puzzelstukjes vormen voor het grotere plan en er dient voldoende aandacht besteed te worden aan onderlinge interactie en coördinatie: niet alleen

tussen de betrokken staten, maar ook tussen de relevante instanties van eenzelfde land moet duchtig overlegd en duidelijk gecommuniceerd worden. Vooral in Somalië en Nigeria, de spilfiguren van de piraterijproblematiek in de verschillende regio's, dient heel wat ondernomen te worden, maar ook in de buurlanden zijn grootschalige veranderingen broodnodig. In Somalië moeten nog meer initiatieven aan land voor een omwenteling zorgen, terwijl er in de Golf van Guinee, waar men lang 'zeblind' was en zo een heuse achterstand veroorzaakte, eindelijk voldoende aandacht moet worden besteed aan de maritieme dreigingen. Het besef dat veilige wateren nodig zijn om duurzame economische ontwikkeling in de regio mogelijk te maken, zou moeten volstaan om voldoende politieke wil bijeen te krijgen en de problemen op structurele wijze aan te pakken. In zowel Somalië als Nigeria ontbreekt in elk geval performante wetgeving inzake piraterij, die nodig zal zijn om tot een oplossing te komen.

Ook de private sector speelt uiteraard een rol: de enorme kosten die piraterij veroorzaakt zijn nefast voor de scheepvaartindustrie en diverse stakeholders en marktspelers hebben zich bijgevolg in de strijd gemengd door op uiteenlopende wijze een bijdrage te leveren, gaande van de uitvaardiging van nuttige richtsnoeren inzake scheepsbeveiliging en maatschappelijke bewustmaking tot informatievoorziening en opleiding van zeevarenden. Deze inspanningen bleken stuk voor stuk waardevol, maar kunnen zeker nog worden bijgeschaafd. De *Best Management Practices* moeten permanent geëvalueerd en geactualiseerd worden om de doeltreffendheid ervan te waarborgen en academici en ngo's zoals *Oceans Beyond Piracy* moeten hun activiteiten blijven voortzetten om nuttige kennis te delen en bewustzijn te creëren, aangezien piraterij bij veel mensen nog steeds een misplaatst romantisch beeld oproept. Het zou daarnaast niet ongepast zijn om in de toekomst grotere investeringen te verwachten van de scheepvaartsector, die tenslotte de vruchten plukt van de globale maritieme handel en gerust wat meer verantwoordelijkheid mag opnemen. Voor wat de controversiële inzet van private maritieme beveiligingsteams betreft, is enige terughoudendheid dan weer op zijn plaats: een duidelijk internationaalrechtelijk kader is meer dan wenselijk en in tussentijd lijkt het verstandig om uiterst voorzichtig om te springen met dergelijke praktijken. Het blijkt weliswaar een succesformule en is ondertussen sterk ingeburgerd geraakt, maar het moet duidelijk benadrukt worden dat het beveiligen van de scheepvaart in wezen een publieke taak betreft, die niet zomaar aan private actoren zou moeten worden toebedeeld. De private sector toonde zich weliswaar bereid om naar een oplossing te zoeken en verschillende reguleringsinitiatieven, waaronder de introductie van een modelcontract, een internationale standaard en daaraan gekoppelde certificering, zorgen voor een betrouwbaarder kader, maar er blijven prominente pijnpunten en risico's aanwezig. In de Golf van Guinee moet in elk geval naar een oplossing worden gezocht, want de huidige situatie, waarbij (gewapend) privaat beveiligingspersoneel over het algemeen niet toegelaten wordt, maar door de betrokken staten toch meer dan eens wordt ingezet, is zeer verwarrend. Een pragmatische oplossing zou erin kunnen bestaan om private maritieme beveiligingsteams aan boord van schepen enkel in specifiek aangeduide risicogebieden toe te laten, waardoor de beveiliging verhoogd wordt, maar de inzet van deze actoren toch overzichtelijk en controleerbaar blijft. Het is in elk geval cruciaal dat alle regionale staten een gemeenschappelijk standpunt innemen, aangezien uiteenlopende reglementering de complexiteit van deze delicate kwestie en de daaraan gekoppelde risico's enkel zou doen toenemen.

Uiteindelijk, na implementatie van de bestrijdingsstrategieën en de daaruit voortvloeiende aanhoudingen van piraterijverdachten, komt alles aan op doeltreffende vervolging en bestraffing, maar er zijn verschillende problemen die dit bemoeilijken. Samen met de beperkte judiciële

capaciteit is het in dit complex kluwen niet evident om dit proces succesvol af te ronden en moeten oplossingen worden gezocht om de pijnpunten te verzachten. Eerst en vooral kan gesteld worden dat een betere spreiding van de vervolgingslast meer dan wenselijk is: het is hoog tijd dat het *'catch and release'*-fenomeen verdwijnt en dat extraregionale staten in toenemende mate hun verantwoordelijkheid nemen om piraterijverdachten te vervolgen en bestraffen. Piraterij is een globaal probleem en brengt schade toe aan alle staten en de internationale rechtsorde, waardoor alle bekwame landen irrelevante of ongefundeerde excuses overboord moeten gooien en hun bijdrage dienen te leveren in het vervolgingsproces. De weigerachtige houding die men nu aanneemt moet dringend wijzigen, al is het maar om de welwillendheid in de regio op te bouwen en het concept van piraten als *'hostis humani generis'* kracht bij te zetten: extraregionale staten moeten in de toekomst meer piraten vervolgen en dit gebeurt bij voorkeur niet enkel wanneer hun onderdanen of schepen het slachtoffer uitmaken van een piraterijaanval. Een volledig altruïstisch vervolgingsmodel is echter onrealistisch, waardoor vooral de vlaggenstaat van het aangevallen schip, die duidelijke belangen heeft bij de vervolging en bestraffing van de piraterijverdachten, het voortouw zou moeten nemen. Overdracht van piraterijverdachten en vervolging door regionale staten zullen uiteraard nog veelvuldig voorkomen en lijken mijns inziens legaal, ondanks de onwenselijke verwarring die artikel 105 LOSC lijkt te zaaien, en verdedigbaar, gelet op de grote praktische moeilijkheden die anders optreden, maar als er meer landen hun steentje bijdragen, kan de vervolgingslast veel eerlijker verdeeld worden. Het spreekt voor zich dat dus ook extraregionale staten in adequate piraterijwetgeving moeten voorzien en passende vervolgingsprocedures dienen uit te werken. Ondanks enkele gebreken kan de Belgische piraterijwetgeving, die een gepast kader creëert en nauwkeurige procedurevoorschriften bevat, gerust als voorbeeld dienen.

Eén van de hardnekkige problemen die efficiënte vervolging en bestraffing in grote mate bemoeilijken, betreft de bewijsproblematiek. Toepassing van zogenaamde *equipment articles* lijkt een zeer interessante optie en zou een oplossing kunnen bieden, maar het is moeilijk te zeggen hoe dit concept in de praktijk best geïmplementeerd zou kunnen worden en er moet zeer omzichtig mee worden omgegaan. Los daarvan kunnen er op vlak van verzameling en uitwisseling van bewijsstukken ook nog grote stappen worden gezet: er moet competent personeel voorhanden zijn om het bewijsmateriaal op adequate wijze te vergaren en complementariteit met de bewijs- en procedureregels van de vervolgende staat te garanderen. Internationale samenwerking is cruciaal en de rol van de UNODC, INTERPOL en Europol kan niet onderschat worden: er moet gepoogd worden om zoveel mogelijk relevante actoren te engageren, met het oog op de ontwikkeling van een interdisciplinaire strategie en efficiënte informatie-uitwisseling via één globaal platform. Voor wat getuigen betreft, een zeer belangrijke bewijscategorie met betrekking tot piraterij, zou het een grote vooruitgang betekenen indien steeds meer landen gebruik maken van getuigenverklaringen via videolink en er moet daarnaast in toenemende mate gezocht worden naar creatieve, flexibele oplossingen om confidentiële informatie toch als bewijsmateriaal te kunnen gebruiken, aangezien de huidige trend van *'overclassification'* nefast is.

Met het oog op gelijkheid en rechtvaardigheid dient er ook dringend gewerkt te worden aan strafharmonisatie inzake piraterij: de globale variantie is immers enorm en de overdracht van piraterijverdachten zorgt voor een nog grotere willekeur. Aangezien elke staat een eigen hiërarchie van misdrijven en daaraan gekoppelde straffen hanteert, lijkt een globale consensus omtrent de gepaste straf voor piraterij echter onmogelijk en is het geen makkelijke taak om meer uniformiteit te bewerkstelligen. Toegenomen interjurisdictionele vergelijking en wat oog voor de straffen voor

andere internationale misdaden is aangewezen en zowel het vergeldend als het ontradend effect moeten in aanmerking worden genomen, wat aanleiding geeft tot een moeilijke evenwichtsoefening. In vergelijking met oorlogsmisdaden en genocide lijkt piraterij minder zwaarwichtig, maar gelet op het groot fortuin dat piraten kunnen maken en de levenskwaliteit in een westerse gevangenis mag de straf zeker ook niet te laag worden gelegd.

Eén element dat zeker een belangrijkere rol moet spelen in toekomstige piraterijvervolgingen, betreft de naleving van de mensenrechten. De meeste staten werden wakker geschud door de uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, maar het is noodzakelijk om op elk vlak en in iedere context voldoende aandacht te besteden aan de mensenrechtens kwestie: in dit doctoraat werd enkel gefocust op mogelijke mensenrechtenschendingen in geval van te lange detentie of ongeoorloofde overdracht van piraterijverdachten, maar ook daarbuiten moet er voorzichtiger worden opgetreden. Elke staat die zijn verantwoordelijkheid neemt om piraterijverdachten te vervolgen en berechten, moet ervoor zorgen dat de verdachten zo snel mogelijk voor de rechter verschijnen en wanneer men piraterijverdachten doorstuurt naar andere landen, zijn nauwkeurige afspraken in de overdrachtsovereenkomsten en individuele risicobeoordelingen vereist. Informele overdrachten moeten geweerd worden en gelet op het groot aantal minderjarigen dat betrokken is bij piraterijactiviteiten, is het belangrijk om gepaste maatregelen te nemen en het belang van het kind voorop te zetten: op dit moment wordt er nog te willekeurig omgegaan met deze problematiek en zouden duidelijke, wijdverspreide richtsnoeren meer dan welkom zijn.

Met betrekking tot de vervolging en bestrafing van piraterij is het ten slotte ook absoluut noodzakelijk om het financieel en crimineel netwerk achter het piraterijfenomeen aan te pakken. Er moeten eindelijk eens daden gekoppeld worden aan de oeverloze retoriek: als men gewoon doorgaat met enkel de vervangbare voetsoldaten te vervolgen, blijven de kopstukken immers buiten schot en kunnen de piraterijactiviteiten eeuwig worden voortgezet. De sfeer van straffeloosheid voor diegenen die de misdaden orkestreren en het grootste deel van de buit opstrijken is onaanvaardbaar en dient zo snel mogelijk doorbroken te worden. De leidinggevende figuren achter de schermen moeten voortaan prioritaire doelwitten worden en alles moet in het werk worden gesteld om hen ter verantwoording te roepen: er moet een nieuwe strategie worden ontwikkeld, die concrete maatregelen impliceert en de piratenkopstukken aan de hand van gesofisticeerde onderzoekstechnieken aan de criminele feiten weet te linken. Mits internationale ondersteuning en voldoende politieke druk op de plaatselijke autoriteiten, kunnen gespecialiseerde onderzoekseenheden, informanten en communicatiesurveillance zeker een verschil maken.

Om een allesomvattende oplossing te bieden voor de heersende problemen inzake vervolging en bestrafing werden inventieve alternatieven voorgesteld, zoals de oprichting van een internationaal piraterijtribunaal of een bevoegdheidsuitbreiding van het Internationaal Strafhof of het Internationaal Zeerechttribunaal. Deze suggesties werden weliswaar snel naar de prullenbak verwezen, maar het is aangewezen om ze in het achterhoofd te houden: wat een tiental jaar geleden een inefficiënte of onhaalbare aanpak bleek, kan na verloop van tijd immers wel een uitstekende oplossing vormen, waardoor het belangrijk is om deze voorstellen te blijven opnemen in toekomstige afwegingen en analyses. Op dit moment lijkt het regionaal vervolgingsmodel evenwel de beste strategie, aangezien de algemene vervolgings- en berechtingscapaciteit in de getroffen landen zo vergroot wordt, maar met het oog op de ontwikkeling van een harmonieuze

piraterijvervolgingspraktijk zou de toevoeging van een internationaal mechanisme geen overbodige luxe zijn.

Eens het piraterijfenomeen in de onderscheiden regio's onder controle is, kan natuurlijk niet besloten worden dat de problemen definitief voorbij zijn: om een duurzame oplossing te bewerkstelligen, moeten de wortels van de problematiek, die zich veelal situeren in de slechte leefomstandigheden in de betrokken landen, op een structurele manier aangepakt worden. De geschiedenis toont namelijk aan dat piraten hun strategieën en methodes snel aanpassen en er steeds opnieuw in slagen om op opportunistische wijze nieuwe zwaktes uit te buiten. Consequente toepassing van *Best Management Practices*, verhoogde patrouilles of private maritieme beveiliging blijken weliswaar succesvol, maar betreffen slechts een tegengif dat de symptomen van de problematiek tijdelijk onderdrukt. Men moet steeds waakzaam blijven en beseffen dat enkel significante politieke, economische en sociale omwentelingen in de geteisterde regio's ertoe zullen leiden dat de piraterijkwestie voorgoed geklasseerd kan worden. Door de wijdverspreide corruptie uit te roeien en in deugdelijk bestuur te voorzien, kan opnieuw stabiliteit gecreëerd worden en het is van belang om zo snel mogelijk iets te doen aan de scheefgetrokken inkomensdistributie en grote armoede. Amnestie verlenen lijkt niet aangewezen, maar via grootschalige rehabilitatieprojecten, gepaste jobcreatie en maatschappelijke bewustmaking kunnen voormalige piraten terug in de maatschappij geïntegreerd worden en kansarme jongeren van slechte keuzes worden behoed. De opportuniteiten zullen aanwezig blijven, maar door te sleutelen aan het leefklimaat van de plaatselijke bevolking, dat nu een vruchtbare bron voor allerlei criminaliteit vormt, kan de motivatie grotendeels worden weggenomen. Dit ambitieus proces vergt tijd en zal niet onmiddellijk tot wereldschokkende resultaten leiden, maar met voldoende doorzettingsvermogen en steun van de internationale gemeenschap moet het mogelijk zijn om een langetermijnoplossing te realiseren.

BIBLIOGRAFIE

I. Wetgeving

1. Verdragen en internationaalrechtelijke normen

Paris Declaration Respecting Maritime Law of 16 April 1856, *American Journal of International Law* 1907, supp. 89.

Verdrag nopens de wetten en gebruiken van den oorlog te land van 29 juli 1899, <http://www.rodekruis.nl/dit-zijn-we/humanitair-oorlogsrecht/documents/5.%20verdrag%20%28ii%29.pdf> (geraadpleegd op 13 december 2016).

Handvest van de Verenigde Naties van 26 juni 1945, *United Nations Treaty Series* XVI, 1.

Universele Verklaring van de Rechten van de Mens van 10 december 1948, *UN Doc. A/RES/3/217* (1948).

Verdrag van Genève voor de verbetering van het lot der gewonden en zieken, zich bevindende bij de strijdkrachten te velde van 12 augustus 1949, <http://www.rodekruis.nl/dit-zijn-we/humanitair-oorlogsrecht/Documents/Verdrag%20van%20Geneve%20I.pdf> (geraadpleegd op 13 december 2016).

Verdrag van Genève betreffende de behandeling van krijgsgevangenen van 12 augustus 1949, <http://www.rodekruis.nl/dit-zijn-we/humanitair-oorlogsrecht/documents/verdrag%20van%20geneve%20iii.pdf> (geraadpleegd op 13 december 2016).

Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden van 4 november 1950, *BS* 19 augustus 1955, 5029.

Internationaal Verdrag betreffende de Status van Vluchtelingen van 28 juli 1951, *United Nations Treaty Series*, vol. 189, 137.

Verdrag voor de Volle Zee van 29 april 1958, *United Nations Treaty Series*, vol. 450, 11-82.

Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten van 16 december 1966, *BS* 6 juli 1983, 8815.

Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft of 16 December 1970, *United Nations Treaty Series*, vol. 860, 105.

Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974, *United Nations Treaty Series*, vol. 1184, 278-453.

Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars van 17 december 1979, *UN Doc. A/34/46* (1979).

Internationaal Zeerechtverdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982, *United Nations Treaty Series*, vol. 1833, 3.

Verdrag tegen foltering en andere wrede, onmenselijke of ontterende behandeling of bestraffing van 10 december 1984, *BS* 28 oktober 1999, 40678.

Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart van 10 maart 1988, *United Nations Treaty Series*, vol. 1678, 201.

Verdrag inzake de Rechten van het Kind van 20 november 1989, *BS* 17 januari 1992, 805.

Resolutie 733 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 januari 1992), *UN Doc. S/RES/733* (1992).

Resolutie 746 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (17 maart 1992), *UN Doc. S/RES/746* (1992).

Resolutie 748 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 maart 1992), *UN Doc. S/RES/748* (1992).

Resolutie 794 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (3 december 1992), *UN Doc. S/RES/794* (1992).

Statute of the International Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of the Former Yugoslavia since 1991 (3 mei 1993), *UN Doc. S/25704/Annex* (1993).

Resolutie 827 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (25 mei 1993), *UN Doc. S/RES/827* (1993).

Resolutie 955 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955* (1994).

Statute of the International Criminal Tribunal for the Prosecution of Persons Responsible for Genocide and Other Serious Violations of International Humanitarian Law Committed in the Territory of Rwanda and Rwandan citizens responsible for genocide and other such violations committed in the territory of neighbouring States, between 1 January 1994 and 31 December 1994 (8 november 1994), *UN Doc. S/RES/955/Annex* (1994).

United Nations Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks of 4 december 1995, *UN Doc. A/CONF.164/37* (1995).

Statuut van Rome inzake het Internationale Strafgerechtshof van 17 juli 1998, *BS* 1 december 2000, 40367.

Convention concerning the Prohibition and Immediate Action for the Elimination of the Worst Forms of Child Labour of 17 June 1999 (ILO C182),
http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C182
(geraadpleegd op 13 december 2016).

Internationaal verdrag ter bestrijding van de financiering van terrorisme van 9 december 1999, *United Nations Treaty Series*, vol. 2187, 197.

Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad van 15 november 2000, *United Nations Treaty Series*, vol. 2225, 207.

Agreement Concerning Co-operation in Suppressing Illicit Maritime and Air Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances in the Caribbean Area of 10 April 2003,
<https://www.state.gov/s/l/2005/87198.htm> (geraadpleegd op 11 januari 2016).

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia of 11 November 2004, *United Nations Treaty Series*, vol. 2398, 199.

Protocol op het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart van 10 maart 1988 (14 oktober 2005), *IMO Doc. LEG/CONF.15/21* (2005).

Resolutie 1744 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 februari 2007), *UN Doc. S/RES/1744* (2007).

Resolutie 1757 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 mei 2007), *UN Doc. S/RES/1757* (2007).

Resolutie 1814 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (15 mei 2008), *UN Doc. S/RES/1814* (2008).

Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008).

Resolutie 1838 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (7 oktober 2008), *UN Doc. S/RES/1838* (2008).

Resolutie 1844 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (20 november 2008), *UN Doc. S/RES/1844* (2008).

Resolutie 1846 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 december 2008), *UN Doc. S/RES/1846* (2008).

Resolutie 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 december 2008), *UN Doc. S/RES/1851* (2008).

Resolutie 1897 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (30 november 2009), *UN Doc. S/RES/1897* (2009).

Resolutie 1918 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (27 april 2010), *UN Doc. S/RES/1918* (2010).

Resolutie 1950 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 november 2010), *UN Doc. S/RES/1950* (2010).

Resolutie 1976 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (11 april 2011), *UN Doc. S/RES/1976* (2011).

Resolutie 2015 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (24 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2015* (2011).

Resolutie 2018 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 oktober 2011), *UN Doc. S/RES/2018* (2011).

Resolutie 2020 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 2011), *UN Doc. S/RES/2020* (2011).

Resolutie 2036 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 februari 2012), *UN Doc. S/RES/2036* (2012).

Resolutie 2039 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (29 februari 2012), *UN Doc. S/RES/2039* (2012).

Resolutie 2077 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (21 november 2012), *UN Doc. S/RES/2077* (2012).

Resolutie 2125 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 november 2013), *UN Doc. S/RES/2125* (2013).

Resolutie 2184 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (12 november 2014), *UN Doc. S/RES/2184* (2014).

Resolutie 2246 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (10 november 2015), *UN Doc. S/RES/2246* (2015).

Resolutie 2316 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (9 november 2016), *UN Doc. S/RES/2316* (2016).

Resolutie 2383 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (7 november 2017), *UN Doc. S/RES/2383* (2017).

2. Europeesrechtelijke normen

Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *P.B. L 208/10* van 5 augustus 2002.

Verordening 725/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, *P.B. L 129/6* van 29 april 2004.

Verordening 1717/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2006 tot invoering van een stabiliteitsinstrument, *P.B. L 327/1* van 24 november 2006.

Resolutie van het Europees Parlement van 20 mei 2008 over een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie, *P.B. C 279E/06* van 19 november 2009.

Gemeenschappelijk optreden 2008/749/GBVB van de Raad van 19 september 2008 inzake de militaire coördinatie door de Europese Unie ter ondersteuning van Resolutie 1816 (2008) van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (EU NAVCO), *P.B. L 252/39* van 20 september 2008.

Resolutie van het Europees Parlement van 23 oktober 2008 over zeepiraterij, *P.B. C 15E/12* van 21 januari 2010.

Gemeenschappelijk optreden 2008/851/GBVB van de Raad van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L 301/33* van 12 november 2008.

Besluit 2008/918/GBVB van de Raad van 8 december 2008 inzake het aanvangen van de militaire operatie van de Europese Unie die moet bijdragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en het bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust (Atalanta), *P.B. L 330/19* van 9 december 2008.

Besluit 2009/293/GBVB van de Raad van 26 februari 2009 betreffende de briefwisseling tussen de Europese Unie en de regering van Kenia betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EU NAVFOR aan Kenia van personen die verdacht worden van piraterij, en die worden vastgehouden door de door de Europese Unie geleide zeemacht (EUNAVFOR), alsmede van in beslag genomen goederen die in handen zijn van EUNAVFOR, en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 79/47* van 25 maart 2009.

Briefwisseling tussen de Europese Unie en de regering van Kenia van 6 maart 2009 betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUVNAVFOR aan Kenia van personen die verdacht worden van piraterij, en die worden vastgehouden door de door de Europese Unie geleide zeemacht (EUNAVFOR), alsmede van in beslag genomen goederen die in handen zijn van EUNAVFOR, en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 79/49* van 25 maart 2009.

Besluit 2009/877/GBVB van de Raad van 23 oktober 2009 betreffende de ondertekening en voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek der Seychellen betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 315/35* van 2 december 2009.

Briefwisseling tussen de Europese Unie en de Republiek der Seychellen van 21 november 2009 betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUVNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, *P.B. L 315/37* van 2 december 2009.

Resolutie van het Europees Parlement van 26 november 2009 over een politieke oplossing tegen de piraterij langs de Somalische kusten, *P.B. C 285E /59* van 21 oktober 2010.

Aanbeveling 2010/159/EU van de Commissie van 11 maart 2010 betreffende zelfbeschermings- en preventiemaatregelen tegen piraterij en gewapende aanvallen tegen vaartuigen, *P.B. L 67/13* van 17 maart 2010.

Besluit 2010/96/GBVB van de Raad van 15 februari 2010 betreffende een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden (EUTM Somalia), *P.B. L 44/16* van 19 februari 2010.

Besluit 2010/197/GBVB van de Raad van 31 maart 2010 betreffende de aanvang van een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden (EUTM Somalia), *P.B. L 87/33* van 31 maart 2010.

Resolutie 1722 van de Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa (28 april 2010).

Besluit 2010/437/GBVB van de Raad van 30 juli 2010 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en het bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L 210/33* van 11 augustus 2010.

Besluit 2010/766/GBVB van de Raad van 7 december 2010 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L 327/49* van 11 december 2010.

Besluit 2010/814/EU van de Raad van 20 december 2010 betreffende de ondertekening namens de Europese Unie en de voorlopige toepassing van het protocol tot vaststelling van de vangstmogelijkheden en de financiële tegenprestatie waarin is voorzien bij de Partnerschapsovereenkomst inzake visserij tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek der Seychellen, *P.B. L 345/1* van 30 december 2010.

Besluit 2011/640/GBVB van de Raad van 12 juli 2011 betreffende de ondertekening en de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Mauritius inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Republiek Mauritius, en inzake de positie van de verdachten na de overdracht, *P.B. L 254/1* van 30 september 2011.

Besluit 2011/483/GBVB van de Raad van 28 juli 2011 tot wijziging en verlenging van Besluit 2010/96/GBVB betreffende een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden (EUTM Somalia), *P.B. L 198/37* van 30 juli 2011.

Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Mauritius van 14 juli 2011 inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Republiek Mauritius, en inzake de positie van de verdachten na de overdracht, *P.B. L 254/3* van 30 september 2011.

Besluit 2011/819/GBVB van de Raad van 8 december 2011 tot benoeming van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de Hoorn van Afrika, *P.B. L 327/62* van 9 december 2011.

Besluit 2012/173/GBVB van de Raad van 23 maart 2012 over het activeren van het operatiecentrum van de EU voor de in het kader van het gemeenschappelijk veiligheids- en defensiebeleid uitgevoerde missies en operatie in de Hoorn van Afrika, *P.B. L 89/66* van 27 maart 2012.

Besluit 2012/174/GBVB van de Raad van 23 maart 2012 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L 89/69* van 27 maart 2012.

Resolutie van het Europees Parlement van 10 mei 2012 over piraterij op zee, *P.B. C 261E/34* van 10 september 2013.

Besluit 2012/329/GBVB van de Raad van 25 juni 2012 houdende verlenging van het mandaat van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de Hoorn van Afrika, *P.B. L 165/62* van 26 juni 2012.

Besluit 2012/389/GBVB van de Raad van 16 juli 2012 betreffende de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L 187/40* van 17 juli 2012.

Richtlijn 2012/35/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 houdende wijziging van Richtlijn 2008/106/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, *P.B. L 343/78* van 14 december 2012.

Besluit 2012/835/GBVB van de Raad van 21 december 2012 tot wijziging en verlenging van Besluit 2010/96/GBVB betreffende een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden (EUTM Somalia), *P.B. L 357/13* van 28 december 2012.

Besluit 2013/41/GBVB van het Politiek en Veiligheidscomité van 11 januari 2013 tot instelling van het Comité van contribuanten aan de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L 20/50* van 23 januari 2013.

Besluit 2013/42/GBVB van het Politiek en Veiligheidscomité van 11 januari 2013 inzake de aanvaarding van bijdragen van derde staten aan de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L 20/52* van 23 januari 2013.

Besluit 2013/44/GBVB van de Raad van 22 januari 2013 tot wijziging en verlenging van Besluit 2010/96/GBVB betreffende een militaire missie van de Europese Unie om de Somalische veiligheidstroepen te helpen opleiden, *P.B. L 20/57* van 23 januari 2013.

Besluit 2013/367/GBVB van de Raad van 9 juli 2013 tot wijziging van Besluit 2012/389/GBVB betreffende de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L 189/12* van 10 juli 2013.

Besluit 2012/527/GBVB van de Raad van 24 oktober 2013 tot wijziging en verlenging van het mandaat van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de Hoorn van Afrika, *P.B. L 284/23* van 26 oktober 2013.

Besluit 2014/198/GBVB van de Raad van 10 maart 2014 betreffende de ondertekening en de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomengoederen door de door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Verenigde Republiek Tanzania, *P.B. L 108/1* van 11 april 2014.

Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania van 1 april 2014 betreffende de voorwaarden voor de overdracht van van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de Europese Unie geleide zeemacht aan de Verenigde Republiek Tanzania, *P.B. L 108/3* van 11 april 2014.

Besluit 2014/485/GBVB van de Raad van 22 juli 2014 tot wijziging van Besluit 2012/389/GBVB betreffende de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L 217/39* van 23 juli 2014.

Richtlijn 2014/100/EU van de Commissie van 28 oktober 2014 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, *P.B. L 308/82* van 29 oktober 2014.

Besluit 2014/827/GBVB van de Raad van 21 november 2014 houdende wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L 335/19* van 22 november 2014.

Besluit 2015/440/GBVB van de Raad van 16 maart 2015 houdende verlenging van het mandaat van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de Hoorn van Afrika, *P.B. L 72/32* van 17 maart 2015.

Verordening 2016/794/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Agentschap van de Europese Unie voor samenwerking op het gebied van rechtshandhaving (Europol) en tot vervanging en intrekking van de Besluiten 2009/371/JBZ, 2009/934/JBZ, 2009/935/JBZ, 2009/936/JBZ en 2009/968/JBZ van de Raad, *P.B. L 135/53* van 24 mei 2016.

Besluit 2016/2082/GBVB van de Raad van 28 november 2016 tot wijziging van Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, *P.B. L 321/53* van 29 november 2016.

Besluit 2016/2240/GBVB van de Raad van 12 december 2016 tot wijziging van Besluit 2012/389/GBVB betreffende de missie van de Europese Unie voor de opbouw van regionale maritieme capaciteit in de Hoorn van Afrika (EUCAP NESTOR), *P.B. L 337/18* van 13 december 2016.

3. Nationale wetgeving

3.1 Belgische wetgeving

Burgerlijk Wetboek van 21 maart 1804.

Strafwetboek van 8 juni 1867, *BS* 9 juni 1867, 3133.

Wet van 30 maart 1891 betreffende de aanhouding aan boord van Belgische schepen van personen vervolgd of veroordeeld door het Belgische gerecht, *BS* 3 april 1891.

Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, *BS* 26 juli 1928, 3341.

Wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 29 mei 1990, 10963.

Wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis, *BS* 14 augustus 1990, 15779.

Wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, *BS* 29 december 1990, 24481.

Koninklijk Besluit van 4 april 1996 betreffende registratie van zeeschepen en het in werking treden van de Wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, *BS* 11 mei 1996, 11940.

Wet van 8 juni 2006 houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens, *BS* 9 juni 2006, 29840.

Wetsontwerp betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *Parl. St.* Kamer 2008-2009, nr. 52K2214/001.

Wetsontwerp betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *Parl. St.* Kamer 2008-2009, nr. 52K2214/002.

Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010, 1485.

Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010, 1483.

Wet van 16 januari 2013 tot wijziging van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 30 januari 2013, 4729.

Wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 30 januari 2013, 4730.

Koninklijk besluit van 11 februari 2013 tot vaststelling van de zeegebieden voor het gebruiken van private bewaking op zee, *BS* 19 februari 2013, 9340.

Koninklijk besluit van 6 maart 2013 betreffende de mededelingen en meldingen door de geregistreerde eigenaars of exploitanten van schepen die vereist zijn wanneer zij beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming, *BS* 2 april 2013, 20382.

Koninklijk besluit van 11 juni 2013 betreffende het logboek van de maritieme veiligheidsondernemingen, *BS* 2 juli 2013, 41523.

Koninklijk Besluit van 2 september 2013 betreffende de voorwaarden tot het verkrijgen van een vergunning als maritieme veiligheidsonderneming, *BS* 24 september 2013, 67683.

Koninklijk Besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen, *BS* 24 september 2013, 67686.

Koninklijk Besluit van 1 december 2013 betreffende de opleidingsvereisten waaraan het personeel van de maritieme veiligheidsondernemingen moet voldoen, *BS* 11 december 2013, 98130.

Koninklijk Besluit van 19 december 2014 houdende vaststelling van een datum van buitenwerkingtreding van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 29 december 2014, 106449.

Wet van 16 juli 2015 tot wijziging van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 10 augustus 2015, 50799.

Wet van 10 augustus 2015 tot wijziging van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *BS* 10 september 2015, 57275.

Wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *BS* 31 oktober 2017, 96776.

3.2 Buitenlandse wetgeving

Arbitration Act 1996 (Verenigd Koninkrijk), <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/contents> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

California Penal Code,
<http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codedisplayexpand.xhtml?tocCode=PEN> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Classified Information Procedures Act (Verenigde Staten), <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCODE-2011-title18/pdf/USCODE-2011-title18-app-classifie.pdf> (geraadpleegd op 9 augustus 2017).

Code de la Marine Marchande (Ivoorkust), <https://www.loidici.com/codemarine/codemarine.php> (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Code de la Marine Marchande (Togo), <https://www.droit-afrique.com/uploads/Togo-Code-2016-marine-marchande.pdf> (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Code de la Marine Marchande Gabonaise,
http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Gabon_Merchant_Marine_Code_French.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Code de Procédure Pénale (Frankrijk),
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006071154> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Code Maritime en République du Bénin,
<http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/MONOGRAPH/88026/100542/F240680817/BEN-2010-L-88026.pdf> (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Code of Criminal Procedure 1973 (India), http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=207835 (geraadpleegd op 6 december 2016).

Code of Criminal Procedure (Japan), http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=214810 (geraadpleegd op 6 december 2016).

Code Pénal (Kameroen), http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=420195 (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Code Pénal du Togo, http://www.wipo.int/wipolex/fr/text.jsp?file_id=201335 (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Codigo Penal (Angola), http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Angola_Penal_Code.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Codigo Penal (Equatoriaal-Guinea), http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=217580 (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Codigo Penal (Sao Tomé en Príncipe), http://www.rjclp.org/sections/informacao/anexos/legislacao-sao-tome-e2539/codigos-e-estatutos-sao2859/codigo-penal-sao-tome-e/downloadFile/file/Codigo_Penal.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Constitution of the People's Republic of Benin, <http://confinder.richmond.edu/admin/docs/Benin1990English.pdf> (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Courts Act (Ghana), <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/gh/gh033en.pdf> (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Criminal Code (Ghana), www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/gh/gh010en.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Criminal Code Act (Nigeria), http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Nigeria_Criminal_Code_Act.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Criminal Law Act 1967 (Verenigd Koninkrijk), <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Criminal Procedure Act (Mauritius), [http://attorneygeneral.govmu.org/English/Documents/A-Z/Acts/C/Page 3/CRIMINAL PROCEDURE ACT.pdf](http://attorneygeneral.govmu.org/English/Documents/A-Z/Acts/C/Page%203/CRIMINAL%20PROCEDURE%20ACT.pdf) (geraadpleegd op 6 december 2016).

Criminal Procedure Act (Tanzania), [http://www.tanzania.go.tz/egov_uploads/documents/CRIMINAL PROCEDURE ACT.pdf](http://www.tanzania.go.tz/egov_uploads/documents/CRIMINAL_PROCEDURE_ACT.pdf) (geraadpleegd op 6 december 2016).

Criminal Procedure Code (Kameroen), https://www.unodc.org/res/cld/document/criminal-procedure-code_html/Cameroon_Criminal_Procedure_Code_2005.pdf (geraadpleegd op 9 maart 2017).

Criminal Procedure Code (Kenia), <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/85001/94924/F-209599740/KEN85001.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Criminal Procedure Code (Seychellen), <http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/101268/121931/F-142695028/SEY101268.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Criminal Procedure Code (Somalië), [http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/91560/106228/F780941966/SOM91560%20Book %20I.pdf](http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/91560/106228/F780941966/SOM91560%20Book%20I.pdf) (geraadpleegd op 6 december 2016).

Criminal Procedure Law of the People's Republic of China, <https://www.cecc.gov/resources/legal-provisions/criminal-procedure-law-of-the-peoples-republic-of-china> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Decree No. 14 related to the instrument of ratification of the United Nations Convention on the Law of the Sea (Somalië), http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/som_1989_decree14.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

Evidence Act (Tanzania), <http://faolex.fao.org/docs/pdf/tan155104.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Italian Navigation Code, http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_national_legislation_piracy.pdf (geraadpleegd op 10 augustus 2017).

Kenya Constitution, https://www.kenyaembassy.com/pdfs/the_constitution_of_kenya.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).

Law No. 5 (Somalië), http://www.somalilandlaw.com/Somali_Maritime_Law_1989_Index_Web0217.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

Law No. 37 (Somalië), http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SOM_1972_Law.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

Law on Crimes Against State Security, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Angola_Laws_on_Crime_Against_State_Security_2004.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Liberian Penal Law, http://www.icla.up.ac.za/images/un/use-of-force/africa/Liberia/Penal_Code_Liberia_1978.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Maritime Code (Somalië), http://www.somalilandlaw.com/Somali_Maritime_Code.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).

Mauritius Constitution, http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=189309 (geraadpleegd op 8 december 2016).

Merchant Shipping Act (Kenia), <http://faolex.fao.org/docs/pdf/ken94222.pdf> (geraadpleegd op 8 december 2016).

Merchant Shipping Act (Tanzania), <http://faolex.fao.org/docs/pdf/tan61354.pdf> (geraadpleegd op 8 december 2016).

Nigerian Maritime Administration and Safety Agency Act, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Nigeria_NIMASA_Act_2007.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Penal Code (Kenia), https://www.unodc.org/res/cld/document/ken/1930/penal_code_html/PenalCode81of1948.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).

Penal Code (Nigeria), http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Nigeria_Penal_Code_Act_1960.pdf (geraadpleegd op 8 maart 2017).

Penal Code (Seychellen), www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/sc/sc010en.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).

Penal Code (Somalië), <http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/88090/100622/F535012683/SOM88090%20ENG.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Penal Code (Tanzania), http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TZA_penal_code.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

Piracy and Maritime Violence Act (Mauritius), <http://faolex.fao.org/docs/pdf/mat116807.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Police and Criminal Evidence Act 1984 (Verenigd Koninkrijk), <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/60/contents> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Republic of Seychelles Constitution, http://www.gov.sc/documents/Constitution_of_Seychelles_.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).

Restatement (Third) of the Foreign Relations Law of the United States, www.macalester.edu/courses/intl114/docs/restatement.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

Seychelles Evidence Act, https://www.unodc.org/res/cld/document/syc/1998/evidence-act-1882_html/Evidence_Act_1882.pdf (geraadpleegd op 7 december 2016).

Strafgesetzbuch (Duitsland), <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/StGB.pdf> (geraadpleegd op 10 augustus 2017).

Strafprozeßordnung (Duitsland), <https://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stpo/gesamt.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Somaliland Law on Combatting Piracy, http://www.somalilandlaw.com/Somaliland_Piracy_Law_2012_Eng180311A.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

Somaliland Transfer of Prisoners Law, http://www.somalilandlaw.com/Somaliland_Transfer_of_Prisoners_Law_Eng_FR.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

Somaliland Presidential Decree related to the Establishment of the Counter Piracy Coordination Office, http://www.somalilandlaw.com/Establishment_of_CPCO_Decree.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

United Republic of Tanzania Constitution, <http://www.ku.ac.ke/actil/wp-content/uploads/2015/07/TANZANIAN-CONSTITUTION.pdf> (geraadpleegd op 8 december 2016).

United States Code, <http://uscode.house.gov/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Wetboek van Strafrecht (Nederland), <http://wetten.overheid.nl/BWBR0001854/2016-07-01> (geraadpleegd op 7 december 2016).

II. Rechtspraak

1. Internationale rechtspraak

Permanent Hof van Arbitrage 8 augustus 1905, *Muscat Dhows Case* (France v. Great Britain), www.pca-cpa.org.

PHIJ, *The Case of the S.S. Lotus* (France v. Turkey), *PCIJ Series A*, n° 10, 1927, 25.

I'm Alone Case (Canada v. United States), Report of the Commissioners, 30 juni 1933 en 5 januari 1935, *American Journal of International Law* 1935, 326-331.

IGH, *Corfu Channel Case* (United Kingdom v. Albania), Judgment, *ICJ Reports* 1949, 4.

IGH, *Nottebohm Case* (Liechtenstein v. Guatemala), Judgment, *ICJ Reports* 1955, 4.

Investigation of certain incidents affecting the British trawler Red Crusader (United Kingdom v. Denmark), Report the Commission of Enquiry, 23 maart 1962, *International Law Reports* 1967, 485.

EHRM, *Brogan and Others v. the United Kingdom*, 1988.

EHRM, *Soering v. United Kingdom*, 1989.

EHRM, *Cruz Varas and Others v. Sweden*, 1991.

EHRM, *Vilvarajah and Others v. United Kingdom*, 1991.

Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Tadic*, Decision on Defence Motion for Interlocutory Appeal on Jurisdiction, Case No. IT-94-1 (2 oktober 1995).

EHRM, *Ahmed v. Austria*, 1996.

EHRM, *Chahal v. United Kingdom*, 1996.

EHRM, *H.L.R. v. France*, 1997.

Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Tadic*, Judgment, Case No. IT-94-1 (7 mei 1997).

Inter-American Commission on Human Rights, *Abella v. Argentina*, Case No. 11-137 (18 november 1997).

Rwandatribunaal, *Prosecutor v. Akayesu*, Judgment, Case No. ICTR-96-4-T (2 september 1998).

Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Mucic, Delic, Landzo and Delalic*, Judgment, Case No. IT-96-21-T (16 november 1998).

Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Kayishema and Ruzindana*, Judgment, Case No. IT-95-1-T (21 mei 1999).

Rwandatribunaal, *Prosecutor v. Barayagwiza*, Decision, Case No. ICTR-97-19 (3 november 1999).

EHRM, *Rigopoulos v. Spain*, 1999.

Internationaal Zeerechttribunaal, *M/V 'Saiga' (No 2)* (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, *ITLOS Reports* 1999, 10.

Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Kordic and Cerkez*, Judgment, Case No. IT-95-14/2-T (26 februari 2001).

EHRM, *Bankovic and Others v. Belgium and Others*, 2001.

EHRM, *H.M. v. Switzerland*, 2002.

IGH, *Case Concerning the Arrest Warrant of 11 April 2000* (Democratic Republic of the Congo v. Belgium), Judgment, *ICJ Reports* 2002, 3.

EHRM, *Issa and Others v. Turkey*, 2004.

EHRM, *H.L. v. the United Kingdom*, 2005.

EHRM, *Mamatkulov & Askarov v. Turkey*, 2005.

EHRM, *Öcalan v. Turkey*, 2005.

EHRM, *Shamayev and Others v. Georgia and Russia*, 2005.

Internationaal Strafhof, *The Prosecutor v. Joseph Kony, Vincent Otti, Raska Lukwiya, Okot Odhiambo and Dominic Ongwen*, Warrant of Arrest for Joseph Kony, No. ICC-02/04-01/05-53 (27 september 2005).

Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Limaj*, Judgment, Case No. IT-03-66 (30 november 2005).

EHRM, *Isaak and Others v. Turkey*, 2006.

EHRM, *McKay v. the United Kingdom*, 2006.

Internationaal Strafhof, *Prosecutor v. Lubanga Dyilo*, Judgment, No. ICC-01/04-01/06 (OA4) (14 december 2006).

EHRM, *Al-Moayad v. Germany*, 2007.

EHRM, *Behrami v. France*, 2007.

EHRM, *Năstase-Silivestru v. Romania*, 2007.

EHRM, *Pad and Others v. Turkey*, 2007.

EHRM, *Saramati v. France, Germany and Norway*, 2007.

Permanent Hof van Arbitrage 17 september 2007, *Guyana v. Suriname*, www.pca-cpa.org.

EHRM, *Isaak v. Turkey*, 2008.

EHRM, *Kandzhov v. Bulgaria*, 2008.

EHRM, *Saadi v. Italy*, 2008.

EHRM, *Soldatenko v. Ukraine*, 2008.

Joegoslaviëtribunaal, *Prosecutor v. Karadzic*, Decision, Case No. IT-95-5/18-PT (12 mei 2009).

EHRM, *Al-Saadoon and Mufdhi v. the United Kingdom*, 2009.

EHRM, *Andreou v. Turkey*, 2009.

EHRM, *İpek and Others v. Turkey*, 2009.

EHRM, *Oral and Atabay v. Turkey*, 2009.

EHRM, *Women on Waves and Others v. Portugal*, 2009.

IGH, *Pulp Mills on the River Uruguay* (Argentina v. Uruguay), Judgment, *ICJ Reports* 2010, 14.

EHRM, *Medvedyev and Others v. France*, 2010.

EHRM, *Al-Jedda v. the United Kingdom*, 2011.

EHRM, *Al Skeini and Others v. the United Kingdom*, 2011.

EHRM, *Iskandarov v. Russia*, 2011.

EHRM, *Creangă v. Romania*, 2012.

EHRM, *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, 2012.

EHRM, *Gutsanovi v. Bulgaria*, 2013.

EHRM, *Stichting Mothers of Srebrenica and Others v. the Netherlands*, 2013.

EHRM, *Vassis and Others v. France*, 2013.

EHRM, *Ali Samatar and Others v. France*, 2014.

EHRM, *Hassan v. the United Kingdom*, 2014.

EHRM, *Hassan and Others v. France*, 2014.

EHRM, *Khlaifia and Others v. Italy*, 2016.

2. Nationale rechtspraak

Rex v. Dawson, British Admiralty High Court, 13 How. St. Tr. 451 (1696).

United States v. Smith, 18 U.S. 153 (1820).

United States v. Furlong, 18 U.S. 184 (1820).

Harmony v. United States, 43 U.S. 210 (1844).

Zardui-Quintana v. Richard, United States Court of Appeals 2 augustus 1985, 768 F.2d 1213 (11th Cir. 1985)

Ker v. Illinois, 119 U.S. 436 (1886).

United States v. Lanza, 260 U.S. 377 (1922).

Niam Molvan v. Attorney-General for Palestine, Judicial Committee of the Privy Council 2 maart 1948, *J.L.R.* 1948, 115-125.

Frisbie v. Collins, 342 U.S. 519 (1952).

Antwerpen 19 juli 1985, *TBH* 1987, 18.

Cass. 19 december 1986, *Pas.* 1987, I, 497.

United States v. Alvarez-Machain, 504 U.S. 655 (1992).

Pushpanathan v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration), Supreme Court of Canada 4 juni 1998, 1 SCR 982.

Ovcharuk v. Minister for Immigration and Multicultural Affairs, Federal Court of Australia 16 oktober 1998, 88 FCR 173.

Republic vs. Yuan Mei Investment (Prop) Ltd., Supreme Court of Seychelles 7 februari 1999, CO 24/1998.

R (Al-Jedda) v. Secretary of State for Defence, House of Lords 12 december 2007, Opinion of Lord Rodger of Earlsferry, UKHL 58.

United States v. Shi, United States Court of Appeals 24 april 2008, 525 F.3d 709 (9th Cir. 2008).

United States v. Abduwali Abdukhadir Muse, District Court of New York 21 april 2009, 109-cr-00512-LAP (S.D.N.Y. 2009).

Republic vs. Hassan Mohamud Ahmed, High Court of Kenya 12 mei 2009, CA 198-207/2008.

République française v. X Yakoub et al., Cour d'appel de Paris 6 oktober 2009.

Republic vs. Kipsigei Cosmas Sigei et al., High Court of Kenya 7 oktober 2009, CA 19/2004.

Republic vs. Barre Ali Farah et al., Chief Magistrate's Court Mombasa 1 februari 2010, CR 3601/2009.

République française v. X Yakoub et al., Cour de cassation 17 februari 2010, *Bulletin criminel* 2010, n° 32.

Gao v. Holder, United States Court of Appeals 23 februari 2010, 595 F.3d 549 (4th Circ. 2010).

Republic vs. Aid Mohamed Ahmed et al., Chief Magistrate's Court Mombasa 10 maart 2010, CR 3486/2008.

United States v. Ghailani, District Court of New York 10 mei 2010, 751 F. Supp. 2d 502 (S.D.N.Y. 2010).

Lapaix v. U.S. Attorney General, United States Court of Appeals 12 mei 2010, 605 F.3d 1138 (11th Cir. 2010).

Rechtbank Rotterdam 17 juni 2010, *NJFS* 2010, 230.

Republic vs. Hassan Jama Haleys et al., High Court of Kenya 15 juli 2010, CA 105/2010.

Republic vs. Mohamed Ahmed Dahir et al., Supreme Court of Seychelles 26 juli 2010, CR 51/2009.

United States of America vs. Mohamed Ali Said et al., District Court of Virginia 17 augustus 2010, 757 F. Supp. 2d 554 (E.D. Va. 2010).

Republic vs. Musa Abdullahi Said et al., Chief Magistrate's Court Mombasa 6 september 2010, CR 1184/2009.

Republic vs. Liban Ahmed Ali et al., Chief Magistrate's Court Mombasa 29 september 2010, CR 1374/2009.

Republic vs. Jama Abdikadir Farah et al., Chief Magistrate's Court Mombasa 22 oktober 2010, CR 1695/2009.

United States of America vs. Mohammed Modin Hasan et al., District Court of Virginia 29 oktober 2010, 747 F. Supp. 2d 642 (E.D. Va. 2010).

Republic vs. Abdi Ali et al., Supreme Court of Seychelles 3 november 2010, CR 14/2010.

Republic vs. Mohamud Mohamed Hashi et al., High Court of Kenya 9 november 2010, CA 434/2009.

Mukeshimana-Ngulinzira and Others v. Belgium and Others, Rb. Brussel 8 december 2010, RG No. 04/4807/A en 07/15547/A.

Republic vs. Mohamed Aweys Sayid et al., Supreme Court of Seychelles 15 december 2010, CR 19/2010.

Republic vs. Nur Mohamed Aden et al., Supreme Court of Seychelles 28 februari 2011, CR 75/2010.

Republic vs. Abdirahman Isse Mohamud et al., Chief Magistrate's Court Mombasa 31 mei 2011, CR 72/2011.

Republic vs. Abdiaziz Abdullahi et al., Chief Magistrate's Court Mombasa 24 juni 2011, CR 2006/2011.

Belgium v. Omar Mohammed Abdiwahad, Corr. Brussel 29 juni 2011.

Republic vs. Mohamed Ahmed Ise et al., Supreme Court of Seychelles 30 juni 2011, CR 76/2010.

Hasan Nuhanovic v. the Netherlands, Hof van Beroep Den Haag 5 juli 2011, LJN BR5388.

Republic vs. Abdugar Ahmed et al., Supreme Court of Seychelles 14 juli 2011, CR 21/2011.

Republic vs. Houssein Mohammed Osman et al., Supreme Court of Seychelles 12 oktober 2011, CR 19/2011.

Re 'MV Courier', Verwaltungsgericht Köln 11 november 2011, K 4280/09.

ICAC v. Chaundee, Intermediate Court of Mauritius 11 mei 2012, CN 734-2009.

United States of America vs. Abdi Wali Dire et al., United States Court of Appeals 23 mei 2012, 680 F.3d 446 (4th Cir. 2012).

Republic vs. Mohamed Abdi Jama et al., Supreme Court of Seychelles 25 juli 2012, CR 53/2011.

Republic vs. Liban Mohamed Dahir et al., Supreme Court of Seychelles 31 juli 2012, CR 7/2012.

Re 'MV Taipan', Landgericht Hamburg 19 oktober 2012, 603 Kls 17/10.

Republic vs. Farad Ahmed Jama et al., Supreme Court of Seychelles 2 november 2012, CR 16/2012.

Institute of Cetacean Research et. al. v. Sea Shepherd Conservation Society et. al., United States Court of Appeals 25 februari 2013, 725 F.3d 940 (9th Cir. 2013).

Japan v. Mohamed Urgus Adeysey e.a., Tokyo District Court 12 april 2013.

United States v. Ali Mohamed Ali, United States Court of Appeals 11 juni 2013, No. 12-3056 (D.C. Cir. 2013).

United States v. Shibin, United States Court of Appeals 12 juli 2013, 722 F.3d 236 (4th Cir. 2013).

The Netherlands (Ministry of Defence and Ministry of Foreign Affairs) v. Nuhanovic, Hoge Raad der Nederlanden 6 september 2013, *NJB* 2013, 1974.

Ministerio Fiscal v. Calixto Dionisio et al., Tribunal Supremo 2 april 2014, No. 11088/2013.

United States of America v. Said, District Court of Virginia 28 februari 2014, 3 F. Supp. 3d 515 (E.D. Va. 2014).

Re 'MV Courier', Oberverwaltungsgericht Münster 18 september 2014, A 2948/11.

Cass. 7 november 2017, AR P.17.0727.N.

III. Rechtsleer

1. Monografieën en bijdragen in boeken

ALEXANDER, J. en RICHARDSON, T. B., *Terror on the High Seas: From Piracy to Strategic Challenge*, Oxford, Praeger, 2009, 688 p.

AMBANI, O., "Prosecuting Piracy in the Horn of Africa: the Case of Kenya" in C. MURUNGU en J. BIEGON (eds.), *Prosecuting International Crimes in Africa*, Pretoria, Pretoria University Law Press, 2011, 233-246.

ANDREONE, G., BEVILACQUA, G., CATALDI, G. en CINELLI, C., *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Napels, Giannini Editore, 2013, 241 p.

ARSANJANI, M. H. en REISMAN, W. M., "East African Piracy and the Defense of World Public Order" in H. HESTERMEYER, N. MATZ-LÜCK, A. SEIBERT-FOHR en S. VÖNEKY (eds.), *Law of the Sea in Dialogue*, Dordrecht, Springer, 2011, 137-159.

BAHADUR, J., *Piratenkust. De verborgen wereld van Somalische piraten*, Amsterdam, Nieuw Amsterdam, 2011, 336 p.

BASSIOUNI, M. C., *The Legislative History of the International Criminal Court: An Article-by-Article Evolution of the Statute from 1994-1998*, Ardsley, Transnational Publishers, 2005, 773 p.

BECKMAN, R. C., "The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism" in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN en P. LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Florida, Auerbach Publications, 2009, 187-198.

BECKMAN, R. C., "Do we need a new convention on piracy and armed robbery against ships?" in A. CHIRCOP, N. LETALIK, T. L. MCDORMAN en S. J. ROLSTON (eds.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 77-96.

BECKMAN, R. C. en DAVENPORT, T., "Maritime Terrorism and the Law of the Sea: Basic Principles and New Challenges" in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, A. H. A. SOONS en H.-S. KIM (eds.), *The Law of the Sea Convention: US Accession and Globalization*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 229-257.

BEREKETEAB, R. (ed.), *The Horn of Africa: Intra-State and Inter-State Conflicts and Security*, Londen, Pluto Press, 2013, 224 p.

BERUBE, C. G. en CULLEN, P., *Maritime private security: market responses to piracy, terrorism and waterborne security risks in the 21st century*, Londen, Routledge, 2012, 249 p.

BOON, K. E., HUQ, A. en LOVELACE, D. C. (eds.), *Piracy and International Maritime Security*, New York, Oxford University Press, 2011, 529 p.

BRANNON, S. en RAHIM, T. (eds.), *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai, Dubai School of Government, 2011, 122 p.

BRITISH SHIPPING, *Chamber of Shipping Annual Review 2011-2012*, Londen, The Chamber of Shipping, 2012, 40 p.

BROWN, N., "Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters: a practitioner's observations" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 69-82.

BURNETT, J. S., *Terreur op zee: moderne piraterij en buitengaats terrorisme*, Haarlem, Becht, 2003, 366 p.

CARTER, B. E., TRIMBLE, P. R. en WEINER, A. S., *International Law*, New York, Aspen Publishers, 2007, 1228 p.

CASSESE, A., ACQUAVIVA, G., FAN, M. en WHITING, A., *International Criminal Law: Cases and Commentary*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 648 p.

CAWTHORNE, N., *Pirates of the 21st Century: How Modern-Day Buccaneers are Terrorising the World's Oceans*, Londen, John Blake Publishing, 2009, 280 p.

CHALK, P., *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, New York, Rand Publishing, 2008, 80 p.

CHALK, P. en SMALLMAN, L., *Countering Piracy in the Modern Era: Notes from a Rand Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing With Piracy in the 21st Century*, New York, Rand Publishing, 2009, 22 p.

CIPRIANI, D., *Children's Rights and the Minimum Age of Criminal Responsibility. A Global Perspective*, Farnham, Ashgate, 2009, 252 p.

CORBETT, P. en HILL, P. R., *A Modern Plague of Pirates: Modern Piracy in the 21st Century - Protecting Your Ship and Your Crew - A Practical Guide for the Ship Master and Owner*, Essex, Offshore and Marine Publications, 2009, 86 p.

CRAWFORD, J., *Brownlie's Principles of Public International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2012, 803 p.

DANIELS, C. L., *Somali Piracy and Terrorism in the Horn of Africa*, Lanham, Scarecrow Press, 2012, 254 p.

D'ASCOLI, S., *Sentencing in International Criminal Law: The UN Ad Hoc Tribunal and Future Perspectives for the ICC*, Oxford, Hart Publishing, 2011, 416 p.

DEFOE, D., *A General History of the Pyrates*, Londen, Dover Publications, 1999, 800 p.

DIETERICH, J., "The Gulf of Guinea and the Global Oil Market: Supply and Demand" in R. TRAUB-MERZ en D. YATES (eds.), *Oil Policy in the Gulf of Guinea: Security and Conflict, Economic Growth, Social Development*, Bonn, Friedrich Ebert Stiftung, 2004, 28-37.

DINSTEIN, Y., "Piracy 'Jure Gentium'" in H. HESTERMEYER e. a. (eds.), *Coexistence, Cooperation and Solidarity: Liber Amicorum Rüdiger Wolfrum*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 1125-1145.

- DO, Q.-T., e.a., *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, Washington, World Bank Publications, 2013, 187 p.
- DUBNER, B. H., *The law of international sea piracy*, Den Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1980, 176 p.
- DUNN, J. M., *Modern Day Pirates*, Farmington Hills, Lucent Books, 2011, 128 p.
- EL-KHAWAS, M. A. en NDUMBE ANYU, J. (eds.), *Case Studies of Conflict in Africa: the Niger Delta, the Bakassi Peninsula, and Piracy in Somalia*, Lewiston, New York, Mellen Press, 2012, 152 p.
- ELLEN, E., *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 330 p.
- ELLEMAN, B., FORBES, A. en ROSENBERG, D. (eds.), *Piracy and maritime crime: historical and modern case studies*, Newport, Naval War College Press, 2011, 273 p.
- EUROPEAN COMMISSION, *Long-term responses to global security threats. Contributing to security capacity building in third countries through the Instrument for Stability*, Luxemburg, Publications Office of the European Union, 2011, 24 p.
- FAKHRY, A., "Piracy across maritime law: is there a problem of definition?" in A. CHIRCOP, N. LETALIK, T. L. MCDORMAN en S. J. ROLSTON (eds.), *The regulation of international shipping: international and comparative perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 97-120.
- FRANCKX, E. en GAUTHIER, P., *The Exercise of Jurisdiction over Vessels: New Developments in the Fields of Pollution, Fisheries, Crimes at Sea and Trafficking of Weapons of Mass Destruction*, Brussel, Bruylant, 2010, 225 p.
- GEISS, R. en PETRIG, A., *Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 321 p.
- GOLDIE, L., "Terrorism, Piracy and the Nyon Agreements" in Y. DINSTEIN (ed.), *International Law at a Time of Perplexity*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1989, 225-248.
- GOLITSYN, V., "Maritime Security: Case of Piracy" in H. HESTERMEYER e. a. (eds.), *Coexistence, Cooperation and Solidarity: Liber Amicorum Rüdiger Wolfrum*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 1157-1176.
- GOODWIN-GILL, G. S. en MCADAM, J., *The Refugee in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 848 p.
- GOSSE, P., *The History of Piracy*, Londen, Longmans, 1932, 349 p.
- GOTTSCHALCK, J. A. en FLANAGAN, B. P., *Jolly Roger with an Uzi: the rise and threat of modern piracy*, Annapolis, US Naval Institute Press, 2000, 170 p.
- GRAY, J., MONDAY, M. en STUBBLEFIELD, G., *Maritime Terror: Protecting Yourself, Your Vessel, and Your Crew Against Piracy*, New York, Paladin Press, 1999, 72 p.
- GUILFOYLE, D., *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, 436 p.
- GUILFOYLE, D., "The Legal Challenges in Fighting Piracy" in B. VAN GINKEL en F. VAN DER PUTTEN (eds.), *The International Response to Somali Piracy: Challenges and Opportunities*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, 127-152.

- GUILFOYLE, D., "Human Rights Issues and Non-Flag State Boarding of Suspect Ships in International Waters" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 83-104.
- GUILFOYLE, D. (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2013, 368 p.
- GUILFOYLE, D., *International Criminal Law*, Oxford, Oxford University Press, 2016, 472 p.
- HABERFELD, M. en VON HASSEL, A., *Modern Piracy and Maritime Terrorism: The Challenge of Piracy for the 21st Century*, New York, Kendall Hunt Publishing, 2009, 346 p.
- HARRENDORF, S. en SMIT, P., "Attributes of Criminal Justice Systems: Resources, Performance and Punitivity" in S. HARRENDORF, M. HEISKANEN en S. MALBY (eds.), *International Statistics on Crime and Justice*, Helsinki, Heuni, 2010, 113-152.
- HAYWOOD, R. en SPIVAK, R., *Maritime piracy*, New York, Routledge, 2012, 156 p.
- HEINTSCHEL VON HEINEGG, W., "The Special Issue of Piracy" in M. ODELLO en G.L. BERUTO (eds.), *Non-State Actors and International Humanitarian Law. Organized Armed Groups: A Challenge for the 21st Century*, Milaan, FrancoAngeli, 2010, 170-177.
- HELLER-ROAZEN, D., *The enemy of all: piracy and the law of nations*, New York, MIT Press, 2009, 274 p.
- HENCKAERTS, J. en DOSWALD-BECK, L., *Customary International Humanitarian Law – Volume I: Rules*, New York, Cambridge University Press, 2009, 628 p.
- JOHNSON, C. F., *Pirates*, New York, Robert M. McBride and Company, 1922, 93 p.
- KLEIN, N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 420 p.
- KOLB, R., *Good Faith in International Law*, Oxford, Hart Publishing, 2017, 280 p.
- KONSTAM, A., *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey, 2008, 336.
- KOUTRAKOS, P. en SKORDAS, A. (eds.), *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, Oxford, Hart Publishing, 2014, 376 p.
- KRASKA, J., *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Oxford, Praeger, 2011, 253 p.
- KRASKA, J., "Brandishing 'Legal Tools' in the Fight against Maritime Piracy" in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, A. H. A. SOONS en H.-S. KIM (eds.), *The Law of the Sea Convention: US Accession and Globalization*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 258-290.
- LAGONI, R., "Piraterie und widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt" in J. IPSEN en E. SCHMIDT-JORTZIG (eds.), *Recht – Staat – Gemeinwohl: Festschrift für Dietrich Rauschning*, Keulen, Carl Heymanns Verlag, 2001, 501-534.
- LAUTERPACHT, E. en BETHLEHEM, D., "The Scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: Opinion" in E. FELLER, V. TÜRK en F. NICHOLSON (eds.), *Refugee Protection in International Law: UNHCR's Global Consultations on International Protection*, New York, Cambridge University Press, 2003, 87-177.

LECLERCQ, J.-F., *De bestrijding in het Belgisch recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, Belgisch Staatsblad, 2011, 55 p.

LEHR, P. (ed.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007, 272 p.

LEHR, P., "Maritime Piracy as a U. S. Foreign Policy Problem: The Case of the 'Maersk Alabama'" in R. G. CARTER (ed.), *Contemporary Cases in U. S. Foreign Policy: From Terrorism to Trade*, Washington, CQ Press, 2013, 200-228.

LORIMER, J., *The Institutes Of The Law Of Nations: A Treatise Of The Jural Relations Of Separate Political Communities*, Londen, The Lawbook Exchange, 2005, 1107 p.

LUBAN, D., O'SULLIVAN, J. R. en STEWART, D. P., *International and Transitional Criminal Law*, New York, Aspen Publishers, 2009, 1320 p.

MALLIA, P., "The fight against piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia: international cooperation illustrated" in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *Serving the rule of international maritime law: Essays in honour of professor David Joseph Attard*, New York, Routledge, 2010, 216-232.

MALUKI, P. en OKWOMBA, D., *Combating New Piracy in the Indian Ocean: Strategies and Challenges*, Greenwich, Lambert Academic Publishing, 2012, 76 p.

MARLEY, D., *Modern Piracy: A reference handbook*, Oxford, ABC-Clio, 2011, 290 p.

MCKNIGHT, T. en HIRSH, M., *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 Off Somalia*, Annapolis, US Naval Institute Press, 2012, 272 p.

MCLAUGHLIN, R., *United Nations naval peace operations in the territorial sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, 262 p.

MCNICHOLAS, M., *Maritime Security: An Introduction*, Oxford, Elsevier, 2008, 447 p.

MEJIA, M., KOJIMA, C. en SAWYER, M. (eds.), *Piracy at Sea*, New York, Springer, 2013, 310 p.

MENEFEE, S. P., "Predicting Piracy: Can we anticipate the Future of Maritime Crime?" in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, A. H. A. SOONS en H.-S. KIM (eds.), *The Law of the Sea Convention: US Accession and Globalization*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 291-303.

MENSAH, T. A., "Piracy at Sea - A New Approach to an Old Menace" in H. HESTERMEYER, N. MATZ-LÜCK, A. SEIBERT-FOHR en S. VÖNEKY (eds.), *Law of the Sea in Dialogue*, Dordrecht, Springer, 2011, 161-177.

MIDDELBURG, A., *Piracy in a legal context: Prosecution of pirates operating off the Somali coast*, Nijmegen, Wolf Legal Publishers, 2011, 108 p.

MILANOVIC, M., *Extraterritorial Application of Human Rights Treaties: Law, Principles, and Policy*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 302 p.

MILLER, D. A., *Modern-Day Piracy*, New York, Greenhaven Press, 2012, 219 p.

MUKHERJEE, P., MEJIA, M. en GAUCI, C. (eds.), *Maritime Violence and other Security Issues at Sea*, Malmö, WMU, 2002, 270 p.

- MURDOCH, A., "Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 139-168.
- MURPHY, M. N., *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security*, Londen, Routledge, 2007, 112 p.
- MURPHY, M. N., *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, New York, Columbia University Press, 2009, 540 p.
- MURPHY, M. N., *Somalia: The New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa*, New York, Columbia University Press, 2011, 176 p.
- NELSON, J. E. (ed.), *Ocean Piracy*, New York, Nova Science Publishers, 2010, 134 p.
- NEUHOLD, H., "The Return of Piracy: Problems, Parallels, Paradoxes" in H. HESTERMEYER e. a. (eds.), *Coexistence, Cooperation and Solidarity: Liber Amicorum Rüdiger Wolfrum*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 1239-1258.
- NINCIC, D. J., "Nigeria: The other maritime piracy hotbed" in K. PARTRIDGE (ed.), *The Politics of the Oceans*, New York, H. W. Wilson, 2011, 130-137.
- NORCHI, C. H. en PROUTIERE-MAULION, G. (eds.), *Piracy in Comparative Perspective: Problems, strategies, law*, Parijs, A. Pedone & Hart Publishing, 2012, 448 p.
- NORDQUIST, M. H., NANDAN, S. N. en ROSENNE, S. (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary – Volume III*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, 736 p.
- NORDQUIST, M. H., WOLFRUM, R., MOORE, J. N. en LONG, R. (eds.), *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 592 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Maritime Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 26 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2010*, One Earth Future, s.l., 2011, 33 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 60 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2011*, One Earth Future, s.l., 2012, 28 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 72 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The Human Cost of Somali Piracy 2012*, One Earth Future, s.l., 2013, 40 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2013*, One Earth Future, s.l., 2014, 115 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2014*, One Earth Future, s.l., 2015, 93 p.
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2015*, One Earth Future, 2016, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2015> (geraadpleegd op 6 december 2016).
- OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2016*, One Earth Future, 2017, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop> (geraadpleegd op 20 juni 2017).

OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2017*, One Earth Future, 2018, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop> (geraadpleegd op 29 mei 2017).

PALMER, A., *The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea*, Londen, I. B. Tauris, 2014, 380 p.

PAPANICOPULU, I., "International judges and the protection of human rights at sea" in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA en C. RAGNI (eds.), *International Courts and the Development of International Law*, Den Haag, Asser Press, 2013, 535-544.

PAPASTAVRIDIS, E., "Piracy off Somalia: The 'Emperors and the Thieves of the Oceans' in the 21st Century" in A. ABASS (ed.), *Protecting human security in Africa*, Oxford, Oxford University Press, 2010, 122-154.

PAPASTAVRIDIS, E., *The Interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, Oxford, Hart Publishing, 2014, 402 p.

PARRITT, B., *Violence at sea: a review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ICC, 1986, 261 p.

PAYNE, J. C., *Piracy Today: Fighting Villainy on the High Seas*, New York, Sheridan House, 2010, 262 p.

PETRIG, A. (ed.), *Sea Piracy Law: Selected National Legal Frameworks and Regional Legislative Approaches*, Berlijn, Duncker & Humblot, 2010, 161 p.

PETRIG, A., *Human Rights and Law Enforcement at Sea: Arrest, Detention and Transfer of Piracy Suspects*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 522 p.

PUGH, M., *Maritime security and peacekeeping: a framework for United Nations operations*, Manchester, Manchester University Press, 1994, 302 p.

REDIKER, M., *Villains of all nations: Atlantic pirates in the golden age*, Londen, Beacon Press, 2005, 248 p.

ROACH, J. A., "General problematic issues on exercise of jurisdiction over modern instances of piracy" in C. R. SYMMONS (ed.), *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 119-138.

ROBERTS, A. en GUELFF, R., *Documents on the Laws of War*, Oxford, Oxford University Press, 1989, 765 p.

RONZITTI, N. (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1990, 185 p.

RONZITTI, N., "The Use of Private Contractors in the Fight against Piracy: Policy Options" in F. FRANCIONI and N. RONZITTI (eds.), *War by Contract: Human Rights, Humanitarian Law, and Private Contractors*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 37-51.

ROTHWELL, D. R., OUDE ELFERINK, A. G., SCOTT, K. N. en STEPHENS, T. (eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2015, 1072 p.

ROUGER, M., *La piraterie maritime*, Brussel, Larcier, 2011, 169 p.

RUBIN, A., *The law of piracy*, New York, Transnational Publishers, 1997, 485 p.

- SCHARF, M. P., NEWTON, M. A. en STERIO, M. (eds.), *Prosecuting Maritime Piracy. Domestic Solutions to International Crimes*, New York, Cambridge University Press, 2015, 368 p.
- SCHOKKENBROEK, J. en TER BRUGGE, J., *Kapers en piraten: schurken of helden?*, Amsterdam, Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum, 2010, 125 p.
- SHEARER, I., "Piracy" in R. WOLFRUM (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2013, 320-326.
- SINGER, P. W., *Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry*, Londen, Cornell University Press, 2003, 349 p.
- SOARES DE OLIVEIRA, R., *Oil and Politics in the Gulf of Guinea*, New York, Columbia University Press, 2007, 379 p.
- SOBRINO HEREDIA, J. M., *Maritime Security and Violence at Sea*, Brussel, Bruylant, 2011, 544 p.
- SOMERS, E., "Piraterie maritime et droit international" in L. LE HARDY DE BEAULIEU (ed.), *Criminalité et trafics maritimes: des enjeux politiques aux conséquences*, Namen, Presses Universitaires de Namur, 2008, 11-29.
- SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Mechelen, Kluwer, 2010, 491 p.
- SOMERS, E., "Can the law contribute to solving the problem of piracy?" in K. BERNAUW (ed.), *Free on Board: Liber amicorum Marc A. Huybrechts*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 497-515.
- SOMERS, E., *Wetboek Belgisch Zeerecht*, Gent, Larcier, 2011, 194 p.
- STRUETT, M. J., CARLSON, J. D. en NANCE, M. T. (eds.), *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*, New York, Routledge, 226 p.
- SUNDBERG, J. W. F., "The Crime of Piracy" in M. C. BASSIOUNI (ed.), *International Criminal Law: Sources, Subjects and Contents*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 1126 p.
- TANAKA, Y., *The international law of the sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 472 p.
- TARASENKO, S., "The United Nations' Role in Combating Piracy and Terrorism at Sea" in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, A. H. A. SOONS en H.-S. KIM (eds.), *The Law of the Sea Convention: US Accession and Globalization*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 143-153.
- TREVES, T. en PITEA, C., "Piracy, International Law and Human Rights" in N. BHUTA (ed.), *The Frontiers of Human Rights. Extraterritoriality and its Challenges*, Oxford, Oxford University Press, 2016, 89-126.
- TUERK, H., *Reflections on the contemporary law of the sea*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 211 p.
- UESSELER, R., *Servants of War: Private Military Corporations and the Profit of Conflict*, New York, Soft Skull Press, 2008, 235 p.
- UKEJE, C. en MVOMO ELA, W., *African approaches to maritime security - The Gulf of Guinea*, Abuja, Friedrich Ebert Stiftung, 2014, 48 p.
- UKMTO, BMP4. *Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy*, Glasgow, Witherby, 2011, 90 p.

UKMTO, *BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, Glasgow, Witherby, 2018, 70 p.

UKMTO, *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*, Glasgow, Witherby, 2018, 76 p.

UNODC, *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, New York, United Nations Publications, 2010, 303 p.

VERSTREPEN, W. P., "Maritieme beveiliging van schepen varende onder de Belgische vlag" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door Zee. Hedendaags Internationaal Zee- en Maritiem Recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 187-206.

VILLAR, R., *Piracy today: robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press, 1985, 160 p.

WIDD, P., *The Seafarer, Piracy and the Law: A Human Rights Approach*, Greenwich, Lambert Academic Publishing, 2012, 444 p.

WILLAERT, K., "Vervolging en bestraffing van moderne piraterij: pijnpunten en mogelijke oplossingen" in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Recht door zee : hedendaags internationaal zee- en maritiem recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 135-156.

WILLAERT, K., "Vergoeding voor piraten: omgekeerde wereld of gerechtigheid?" in A. HOC, G. WILLEMS en S. WATTIER (eds.), *Human Rights as a basis for reevaluating and reconstructing the law*, Brussel, Bruylant, 2016, 169-183.

WOMBWELL, J. A., *The long war against piracy: Historical trends*, Fort Leavenworth, Combat Studies Institute Press, 2010, 204 p.

WOODWARD, P., *Crisis in the Horn of Africa: Politics, piracy and the threat of terror*, Londen, I. B. Tauris, 2013, 256 p.

WOUTERS, C. W., *International Legal Standards for the Protection from Refoulement*, Antwerpen, Intersentia, 2009, 638 p.

YIKONA, S. M., e.a., *Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa*, Washington, World Bank Publications, 2013, 126 p.

ZOU, K., *Law of the Sea in East Asia: Issues and prospects*, New York, Routledge, 2005, 260 p.

2. Artikels

ADEMUN-ODEKE, A., "Jurisdiction by Agreement over Foreign Pirates in Domestic Courts", *University of San Francisco Maritime Law Journal* 2011, 35-64.

ADEMUN-ODEKE, A., "Somali Piracy: Effects of oceanborne commerce and regional security and challenges to international law and world order", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, 134-160.

AFFA'A-MINDZIE, M. en BLYTH, F., "Insecurity in the Gulf of Guinea: Assessing the Threats, Preparing the Response", *International Peace Institute*, 16 januari 2014, https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/publications/ipi_e_pub_gulf_of_guinea.pdf (geraadpleegd op 5 december 2016).

AKANDE, D., "Anti-Piracy Court Opens in Kenya", *EJIL: Talk!*, 28 juni 2010, <https://www.ejiltalk.org/anti-piracy-court-opens-in-kenya/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

- ALESSI, C., "Combating maritime piracy", *Council on Foreign Relations*, 23 maart 2012, <http://www.cfr.org/france/combating-maritime-piracy/p18376> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).
- ALLEN, C. H., "Doctrine of Hot Pursuit: A functional interpretation adaptable to emerging maritime law enforcement technologies and practices", *Ocean Development and International Law* 1989, 309-341.
- ALTAFIN, C., "The Threat of Contemporary Piracy and the Role of the International Community", *Documenti Istituto Affari Internazionali* 2014, <http://www.iai.it/sites/default/files/iai1401.pdf> (geraadpleegd op 11 januari 2017).
- ANDERSEN, E., BROCKMAN-HAWE, B. en GOFF, P., "Suppressing Maritime Piracy: Exploring the options in international law", *Oceans Beyond Piracy*, oktober 2009, <http://acuns.org/wp-content/uploads/2012/06/SuppressingMaritimePiracyExploringOptionsIntlLaw.pdf> (geraadpleegd op 8 december 2016).
- ANDERSON, J., "A Sea of Change reforming the International Regime to Prevent, Suppress and Prosecute Sea Piracy", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2013, 47-68.
- ANDREWS, D. R., "A Thorn on the Tulip – A Scottish Trial in the Netherlands: The Story Behind the Lockerbie Trial", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2004, 307-318.
- ANENE, L., "Gulf of Guinea: A Growing Strategic Profile", *Nigerian Army Quarterly Journal* 2006, 39-51.
- ANNATI, M., "Merchant ships: How can they legally defend themselves against pirates?", *Naval Forces* 2010, 32-39.
- ANNING, S. en SMITH, M. L. R., "The accidental pirate: reassessing the legitimacy of counterpiracy operations", *Parameters* 2012, 28-41.
- ANYU, J. N. en MOKI, S., "Africa: The piracy hot spot and its implications for global security", *Mediterranean Quarterly* 2009, 95-121.
- ANYIMADU, A., "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean", *Chatham House*, juli 2013, https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp_maritime_security_0.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).
- ARCHIBUGI, D. en CHIARUGI, M., "Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates", *Political Quarterly* 2011, 231-239.
- AUNE, B., "Piracy and its repression under the 1982 Law of the Sea Convention", *Ocean Yearbook* 1990, 36-37.
- AZUBUIKE, L., "International Law Regime Against Piracy", *Annual Survey of International & Comparative Law* 2009, 43-59.
- BAHAR, M., "Attaining Optimal Deterrence at Sea: a Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2007, 1-86.
- BAKER, M. L., "Toward an African Maritime Economy: Empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector", *Naval War College Review* 2011, 39-62.
- BALKIN, R., "The International Maritime Organization and Maritime Security", *Tulane Maritime Law Journal* 2006, 9-11.

- BANIELA, S. I., "Piracy at Sea: Somalia an Area of Great Concern", *Journal of Navigation* 2010, 191-206.
- BANIELA, S. I. en RIOS, J. V., "Piracy in Somalia: A Challenge to The International Community", *Journal of Navigation* 2012, 693-710.
- BARRIOS, C., "Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore", *European Union Institute for Security Studies*, mei 2013, http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief_20.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).
- BASSIOUNI, M. C., "Universal Jurisdiction for International Crimes: Historical Perspectives and Contemporary Practice", *Virginia Journal Of International Law* 2001, 81-162.
- BATEMAN, S., "Sea Piracy: Some Inconvenient Truths", *Disarmament Forum* 2010, 13-24.
- BECKER, M. A., "The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea", *Harvard International Law Journal* 2005, 131-230.
- BELLAMY, C., "Maritime piracy: Return of the world's second-oldest security problem", *RUSI Journal* 2011, 78-83.
- BELLER, B., "A Comparative Study of Exclusion of Evidence on the Grounds by the Means by which it was Obtained", *Case Western Reserve Research Papers* 2003, <http://student.nesl.edu/userfiles/file/wcmemos/2003/beller.pdf> (geraadpleegd op 7 december 2016).
- BENDAL, H. B., "Cost of piracy: A comparative voyage approach", *Maritime Economics & Logistics* 2010, 178-195.
- BENDEKOVIC, J. en VULETIC, D., "Piracy influence on the shipowners and insurance companies", *DAAAM International Scientific Book* 2013, 711-718.
- BENTO, L., "Towards an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish", *Berkeley Journal of International Law* 2011, 399-455.
- BERG, J., "You're Gonna Need a Bigger Boat: Somali Piracy and the Erosion of Customary Piracy Suppression", *New England Law Review* 2010, 343-386.
- BETHELL, L., "The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade in the Nineteenth Century", *Journal of African History* 1966, 79-93.
- BILALA, A. Y. en GALAMAS, F., "Danger in the Gulf of Guinea", *Diplomatic Courier*, 24 augustus 2012, <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Articles/Detail/?lng=en&id=151759> (geraadpleegd op 11 oktober 2012).
- BIRNIE, P. W., "Piracy: past, present and future", *Marine Policy* 1987, 163-183.
- BLANK, L. R., "Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Counter-Piracy Operations", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2014, 397-409.
- BLUMSTEIN, A., TONRY, M. en VAN NESS, A., "Cross-National Measures of Punitiveness", *Crime & Justice* 2005, 347-376.
- BODINI, S. P., "Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights", *European Journal of International Law* 2011, 829-848.

BOOT, M., "Pirates, Then and Now: How Piracy was Defeated in the Past and Can Be Again", *Foreign Affairs* 2009, 94-107.

BOWDEN, A., "Industry Contributions to Somali Coastal Development", *Oceans Beyond Piracy*, januari 2014, <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/obp-industry-contributions-to-somali-coastal-development.pdf> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

BRADLEY, C. A., "Universal Jurisdiction and U.S. Law", *University of Chicago Legal Forum* 2001, 323-350.

BRANNON, S. en RAHIM, T., "Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy", *Dubai School of Government*, april 2011, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Forging-a-Common-Approach-to-Maritime-Piracy-final1.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

BRIDGER, J., "Pirate horizons in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 11 januari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/01/pirate-horizons-in-the-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 20 maart 2013).

BRIDGER, J., "Reexamining the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 7 februari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/02/reexamining-the-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 25 maart 2013).

BRIDGER, J., "The Rise and Fall of Somalia's Pirate King", *Foreign Policy*, 4 november 2013, <http://foreignpolicy.com/2013/11/04/the-rise-and-fall-of-somalias-pirate-king/> (geraadpleegd op 12 december 2016).

BROOKS, M. R., PELOT, R., REUCHLIN, J. W. en REZAEI, S., "Non-Operational Predictive Indicators of Piracy: Identifying Potential Outbreaks", *Marine Affairs Program* 2013, https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%2310.pdf (geraadpleegd op 12 december 2016).

BUEGER, C., "Drops in the Bucket? A Review of Onshore Responses to Somali Piracy", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 15-31.

BUEGER, C., "Communities of Security Practice at Work? The Emerging African Maritime Security Regime", *African Security* 2013, 297-316.

BUEGER, C., "In search for a mission? The EU's regional training mission EUCAP Nestor", *Piracy Studies*, 18 oktober 2013, <http://piracy-studies.org/in-search-for-a-mission-the-eus-regional-training-mission-eucap-nestor/> (geraadpleegd op 21 oktober 2013).

BUEGER, C., "Transnational governance, Somali piracy and the Contact Group: An analytical primer", *CGPCS Lessons Learned Project*, april 2014, <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/07/Bueger-2014-The-Contact-Group-on-Piracy-An-analytical-primer.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

BUEGER, C., "Counter-Piracy and Maritime Capacity Building: Fallacies of a Debate", *CGPCS Lessons Learned Project*, juli 2014, <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/10/Bueger-Lessons-for-Maritime-Capacity-Building.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

BUEGER, C., "Learning from piracy: Future challenges of maritime security governance", *Global Affairs* 2015, 33-42.

- BUEGER, C. en SARAN, M. S., "Finding a regional solution to piracy: Is the Djibouti process the answer?", *Piracy Studies*, 18 augustus 2012, <http://piracy-studies.org/2012/finding-a-regional-solution-to-piracy-is-the-djibouti-process-the-answer/> (geraadpleegd op 21 oktober 2013).
- BUEGER, C., STOCKBRUEGGER, J. en WERTHES, S., "Pirates, Fishermen and Peacebuilding: Options for Counter-Piracy Strategy in Somalia", *Contemporary Security Policy* 2011, 356-381.
- BUGNON, C., "L'action contre les actes de piraterie maritime. A propos de l'affaire du voilier Ponant", *Annuaire de droit maritime et oceanique* 2010, 133-162.
- BUHLER, P. A., "New struggle with an old menace: towards a revised definition of maritime piracy", *Currents: International Trade Law Journal* 1999, 61-70.
- BURGESS, D. R., "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 293-341.
- BURNS, G. E., "Piracy redux: what can be done?", *Maryland Bar Journal* 2010, 50-53.
- CARAFANO, J. J., WEITZ, R. en ANDERSEN, M. E., "Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond", *Heritage Special Report*, 24 juni 2009, http://s3.amazonaws.com/thf_media/2009/pdf/sr0059.pdf (geraadpleegd op 5 december 2017).
- CASSESE, A., "The ICTY: A Living and Vital Reality", *Journal of International Criminal Justice* 2004, 585-597.
- CASSUTO, T., "La lutte contre la piraterie maritime: nouvelles perspectives", *Actualité Juridique Pénal* 2012, 277-280.
- CHALK, P., "Assessing the utility of current counterpiracy initiatives off the Horn of Africa", *Studies in Conflict and Terrorism* 2012, 553-561.
- CHALK, P., "Piracy off the Horn of Africa: Scope, dimensions, causes and responses", *Brown Journal of World Affairs* 2010, 89-108.
- CHALK, P. en HANSEN, S. J., "Present day piracy: Scope, dimensions, dangers and causes", *Studies in Conflict and Terrorism* 2012, 497-506.
- CHANG, D., "Piracy Laws and the Effective Prosecution of Pirates", *Boston College International and Comparative Law Review* 2010, 273-288.
- CLARK, P., "Criminal Jurisdiction over Merchant Vessels Engaged in International Trade", *Journal of Maritime Law and Commerce* 1980, 219-237.
- CLOOKIE, M. D., "From the Director: NCIS uses new technology to fight an old crime", *The Police Chief*, september 2011, <http://iacpmag.wp.matrixdev.net/ncis-uses-new-techniques-to-fight-an-old-crime/> (geraadpleegd op 5 december 2016).
- CLOUGH, G. en SCHOMMER, T., "West Africa Information Sharing", *Oceans Beyond Piracy*, 29 april 2014, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/WestAfricaInfoSharingMap_9.pdf (geraadpleegd op 15 december 2016).
- COLE, A., "Large Scale Prosecution of Somali Piracy Suspects: What Have we Learned?", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, september 2013, <http://www.counterpiracy.ae/upload/2013briefing/Cole%20Alan%20Sec1Ch3%20-Final%20Briefing%20Paper-En-Website.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2013).

COLE, A. en SEYLE, C., "Somali Prison Survey Report: Piracy Motivations & Deterrents", *Oceans Beyond Piracy*, 3 september 2015, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SomaliPrisonSurveyReport.pdf> (geraadpleegd op 16 december 2016).

CONDORELLI, L., "De la responsabilité internationale de l'ONU et/ou de l'État d'envoi lors d'actions de Forces de Maintien de la Paix: l'écheveau de l'attribution (double?) devant le juge néerlandais", *Questions of International Law*, 11 mei 2014, <http://www.qil-qdi.org/de-la-responsabilite-internationale-de-lonu-etou-de-letat-denvoi-lors-dactions-de-forces-de-maintien-de-la-paix-lecheveau-de-lattribution-doub-2/> (geraadpleegd op 12 december 2016).

COOK, D. en GARRETT, S., "Somali Piracy and the Monsoon", *Weather, Climate, and Society* 2013, 309-316.

CRIPPA, M., "Mauritius Strenghtens its Anti-Piracy Capacity", *Communis Hostis Omnium*, 25 juli 2012, <https://piracy-law.com/2012/07/25/mauritius-strengthens-its-anti-piracy-capacity/> (geraadpleegd op 7 december 2016).

CRIPPA, M., "Convictions in First Italy Piracy Trial", *Communis Hostis Omnium*, 2 december 2012, <https://piracy-law.com/2012/12/02/convictions-in-first-italy-piracy-tria/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

CRIPPA, M., "Regional States Play Key Role in Fight against Piracy in West Africa", *Communis Hostis Omnium*, 7 september 2013, <https://piracy-law.com/2013/09/07/regional-states-play-key-role-in-fight-against-piracy-in-west-africa/> (geraadpleegd op 8 december 2016).

CROCKETT, C., "Toward a Revision of the International Law of Piracy", *DePaul Law Review* 1976, 78-99.

D'ARGENT, P., "State organs placed at the disposal of the UN, effective control, wrongful abstention and dual attribution of conduct", *Questions of International Law*, 11 mei 2014, <http://www.qil-qdi.org/state-organs-placed-at-the-disposal-of-the-un-effective-control-wrongful-abstention-and-dual-attribution-of-conduct-2/> (geraadpleegd op 12 december 2016).

DAVENPORT, T., "Legal measures to combat piracy and armed robbery in the Horn of Africa and in Southeast Asia: a comparison", *Studies in Conflict and Terrorism* 2012, 570-587.

DEANS, A., "Suing Organized Piracy: An Application of Maritime Torts to Pirate Attacks, and Subsequent Civil Actions against the Supporters of Organized Piracy", *Roger Williams University Law Review* 2011, 655-686.

DE BONT, S., "Prosecuting Pirates and Upholding Human Rights Law: Taking Perspective", *Oceans Beyond Piracy*, 1 september 2010, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/human_rights_law_-_saoirse_de_bont.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).

DE BONT, S., "Murky Waters: Prosecuting Pirates and upholding Human Rights Law", *Journal of International Law and International Relations* 2011, 104-145.

DE CONING, E. en STOLSVIK, G., "Combating Organised Crime at Sea: What Role for the United Nations Office on Drugs and Crime?", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2013, 189-204.

DE OLIVEIRA, G. C., "Naval peacekeeping and piracy: time for a critical turn in the debate", *International Peacekeeping* 2012, 48-61.

DEL CHICCA, M., "Universal jurisdiction as obligation to prosecute or extradite", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 83-93.

DIAZ, L. M. en DUBNER, B. H., "On the Problem of Utilizing Unilateral Action to Prevent Acts of Sea Piracy and Terrorism: a Proactive Approach to the Evolution of International Law", *Syracuse Journal of International Law and Commerce* 2004, 1-50.

DIAZ, L. M. en DUBNER, B. H., "On the Evolution of the Law of International Sea Piracy: How Property Trumped Human Rights, the Environment and the Sovereign Rights of States in the Areas of the Creation and Enforcement of Jurisdiction", *Barry Law Review* 2009, 175-207.

DIAZ, L. M. en DUBNER, B. H., "An Examination of the Evolution of Crimes at Sea and the Emergence of the Many Legal Regimes in Their Wake", *North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation* 2009, 521-568.

DIAZ, L. M. en DUBNER, B. H., "Foreign Fishing Piracy vs. Somali Piracy: Does Wrong Equal Wrong?", *Barry Law Review* 2010, 73-96.

DILLON, D. R., "Maritime Piracy: Defining the problem", *SAIS Review* 2005, 155-164.

DIREK, O., HAMILTON, M. D. A., OPENSHAW, K. S. en TERRY, P. C. R., "Somalia and the problem of piracy in international law", *USAK Yearbook* 2011, 223-253.

DJAMA, A. D., "The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia: Challenges and Solutions of the International Community", *United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme* 2011, http://www.un.org/depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/djama_1112_djibouti.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

DOBY, D., "Piracy 'Jure Gentium': the Jurisdictional Conflict of the High Seas and Territorial Waters", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 560-580.

DOEG, B. K., "PMCs on the High Seas: The Solution to Somali Piracy or a Failure to Learn from History", *University of Miami National Security & Armed Conflict Law Review* 2011, 139-164.

DOGARAWA, L. B., "Sustainable Strategy for Piracy Management in Nigeria", *Journal of Management and Sustainability* 2012, 119-128.

DONALD, D., "Sanctuary, shipowners and paying ransoms: Refocusing counter-piracy policy in an era of austerity", *RUSI Journal* 2011, 12-19.

DOUSE, C. M., "Combating piracy on the high sea: an analysis of the effects of modern piratical acts on the marine insurance industry", *Tulane Maritime Law Journal* 2010, 267-292.

DREW, P. en MCLAUGHLIN, R., "Handbook on the Use of Force for Private Security Companies", *Oceans Beyond Piracy*, oktober 2016, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Private_Security_Force_Handbook.pdf (geraadpleegd op 22 juni 2017).

DRUMBL, M. A., "Collective Violence and Individual Punishment: The Criminality of Mass Atrocity", *Northwestern University Law Review* 2005, 539-611.

DRUMBL, M. A., "The Charles Taylor Sentence and Traditional International Law", *Opinio Juris*, 11 juni 2012, <http://opiniojuris.org/2012/06/11/charles-taylor-sentencing-the-taylor-sentence-and-traditional-international-law/> (geraadpleegd op 7 december 2016).

DRUMBL, M. A., "Child Pirates: Rehabilitation, Reintegration and Accountability", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 235-278.

DRUMBL, M. A. en GALLANT, K. S., "Sentencing Policies and Practices in the International Criminal Tribunals", *Federal Sentencing Reporter* 2002, 140-144.

DUBNER, B. H., "On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications thereof", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2011, 71-100.

DUBNER B. H. en FREDERICKSON, S., "On the Legal Issues regarding the Prosecution of Sea Pirates (Including Human Rights): A Case of History Repeating Itself", *Temple International and Comparative Law Journal* 2012, 233-262.

DUBNER, B. H. en GREENE, K., "On the creation of a new legal regime to try sea pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 439-463.

DUBNER, B. H. en HENN, J. P., "On selecting a judicial system(s) to try sea pirates: An interesting/necessary exercise but is it enough to deter the attacks/hijackings?", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2011, 569-605.

DUBNER, B. H. en OTERO, B., "The Human Rights of Sea Pirates: Will the European Court of Human Rights Decisions Get More Killed?", *Washington University Global Studies Law Review* 2016, 215-254.

DUBNER, B. H. en RATURI, R., "On the Economics of International Sea Piracy: a Case of History Repeating Itself", *Michigan State International Law Review* 2012, 745-773.

DU CASTEL, V., "Piraterie maritime: nouvelles géostratégies en construction", *Revue défense nationale* 2010, 81-87.

DUTTON, Y. M., "Bringing Pirates to Justice: a Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law* 2010, 197-241.

DUTTON, Y. M., "Pirates and impunity: Is the threat of asylum claims a reason to allow pirates to escape justice?", *Fordham International Law Journal* 2011, 236-295.

DUTTON, Y. M., "Maritime Piracy and the Impunity Gap: Insufficient National Laws or a Lack of Political Will", *Tulane Law Review* 2012, 1111-1162.

DUTTON, Y. M., "Virtual Witness Confrontation in Criminal Cases: A Proposal to Use Videoconferencing Technology in Maritime Piracy Trials", *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2012, 1283-1340.

EAGLES, D., "The Royal Navy's response to maritime security concerns off West Africa", *Nautilus International*, 28 november 2012, <https://www.nautilusint.org/atwork/pages/RoyalFleetAuxiliary.aspx> (geraadpleegd op 18 februari 2013).

EGEDE, E., "Africa's Lomé Charter on maritime security: What are the next steps?", *Piracy Studies*, 16 juli 2017, <http://piracy-studies.org/africas-lome-charter-on-maritime-security-what-are-the-next-steps/> (geraadpleegd op 23 januari 2018).

EHRHART, H.-G. en PETRETTO, K., "The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach", *Greens-European Free Alliance*, februari 2012, http://www.greens-efa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/International/Ehrhart_Petretto_EUandSomalia_2012_fin.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

EKLOF ADMIRELL, S., “Zeeroof in Afrika: mondiale en lokale verklaringen voor piratenactiviteit in Nigeria en Somalië”, *Justitiële verkenningen* 2008-2009, 11-38.

ELAGAB, O., “Somali Piracy and International Law: Some Aspects”, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2010, 59-75.

ELMI, A. en AFFI, L., “Barriers to Developing Anti-Piracy Law in Somalia”, *Al Jazeera Centre for Studies*, 20 november 2014,
<http://studies.aljazeera.net/mritems/Documents/2014/11/20/20141120105127794734Barriers%20to%20Developing%20Anti-Piracy%20Law%20in%20Somalia%20.pdf> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

ETZIONI, A., “Somali Pirates: An Expansive Interpretation of Human Rights”, *Texas Review of Law & Politics* 2010, 19-58.

FANNING, L., SLOAN, M., WHITMAN, S., WILLIAMSON, H. en DOUGLAS, S., “Exploring an Integrated Approach to the Suppression and Prevention of Marine”, *Marine Affairs Program* 2012,
https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%234.pdf (geraadpleegd op 16 december 2016).

FANNING, L., WILLIAMSON, H. en DOUGLAS, S., “Legal, Institutional and Governance Arrangements for Apprehending and Prosecuting Marine Pirates”, *Marine Affairs Program* 2012,
https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%232.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

FANTAUZZI, R., “Rascals, Scoundrels, Villains, and Knaves: the Evolution of the Law of Piracy from Ancient Times to the Present”, *International Journal of Legal Information* 2011, 346-383.

FARRELL, B., “The Right to a Speedy Trial before International Criminal Tribunals”, *South African Journal of Human Rights* 2003, 98-117.

FELBAB-BROWN, V., “The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea”, *Brookings Africa Growth Initiative*, 20 december 2013,
<https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/02-foresight-piracy-somalia-felbab-brown-1.pdf> (geraadpleegd op 5 oktober 2016).

FERREIRA, A., CARVALHO, C., MACHRY, F. en RIGON, P., “The obligation to extradite or prosecute (aut dedere aut judicare)”, *UFRGS Model United Nations Journal* 2013, 202-221.

FINK, M. D. en GALVIN, R. J., “Combating Pirates off the Coast of Somalia: Current Legal Challenges”, *Netherlands International Law Review* 2009, 367-395.

FIORELLI, M., “Piracy in Africa: The case of the Gulf of Guinea”, *KAIPTC Occasional Papers* 2014,
<http://www.kaiptc.org/Publications/Occasional-Papers/Documents/Fiorelli-KAIPTC-Occasional-Paper-2014.aspx> (geraadpleegd op 5 december 2016).

FISCHER-LESCANO, A. en KRECK, L., “Piracy and Human Rights: Legal Issues in the Fight Against Piracy Within the Context of the European ‘Operation Atalanta’”, *German Yearbook of International Law* 2009, 525-561.

FLORESTAL, M., “Terror on the High Seas”, *Brooklyn Law Review*, 2007, 385-447.

- FOUCHÉ, H., "Prosecuting the Somali Pirates: The Law Enforcement Approach." *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2009, 50-60.
- FOUCHÉ, H., "Somali Pirates Take to the High Seas: Expediency or Long-Term Pirate Strategy?", *Scientia Militaria - South African Journal of Military Studies* 2009, 67–81.
- FOUCHÉ, H., "Combating Threats to Security in Africa's Maritime Domain: Opportunities and Challenges", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 116-129.
- FOUCHÉ, H. en MEYER, J., "Investigating Sea Piracy: Crime Scene Challenges", *World Maritime University Journal of Maritime Affairs* 2012, 33-50.
- FRAZER, K. C., "The I'm Alone Case and the Doctrine of Hot Pursuit", *North Carolina Law Review* 1929, 413-422.
- FRITZ, D., "Child Pirates from Somalia: A Call for the International Community to Support the Further Development of Juvenile Justice Systems in Somaliland and Puntland", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2012, 891-919.
- GABEL, G. D., "Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy", *Tulane Law Review* 2007, 1433-1466.
- GAGAIN, M., "Neglected waters: territorial maritime piracy and developing states: Somalia, Nigeria, and Indonesia", *New England Journal of International and Comparative Law* 2010, 169-196.
- GARDNER, M., "Piracy Prosecutions in National Courts", *Journal of International Criminal Justice* 2012, 797-821.
- GATHII, J. T., "Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured By Third States Under Kenyan and International Law", *Loyola of Los Angeles International & Comparative Law Review* 2009, 363-404.
- GATHII, J. T., "Kenya's Piracy Prosecutions", *American Journal of International Law* 2010, 20-39.
- GEISS, R., "Armed Violence in Fragile States: Low-intensity conflicts, spillover conflicts, and sporadic law enforcement operations by third parties", *International Review of the Red Cross* 2009, 127-142.
- GEOPOLICITY, "The Economics of Piracy: Pirate ransoms and livelihoods off the coast of Somalia", *Geopolicity*, mei 2011, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/geopolicity_the_economics_of_piracy_pirates_livelihoods_off_the_coast_of_somalia.pdf (geraadpleegd op 12 oktober 2012).
- GILMORE, W. C., "Hot Pursuit: The Case of R. v. Mills and Others", *International and Comparative Law Quarterly* 1995, 949-958.
- GILPIN, R., "Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 januari 2007, <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2007/07/Enhancing-Maritime-Security-in-the-Gulf-of-Guinea.pdf> (geraadpleegd op 12 oktober 2012).
- GOMEZ, F. I., "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons learnt from the struggle against Somali piracy", *Journal of the Spanish Institute for Strategic Studies* 2014, vol. 4, <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4900469/2.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2016).
- GOODMAN, T. H., "Leaving the corsair's name to other times: How to enforce the law of sea piracy in the 21st century through regional international agreements", *Case Western Reserve Journal of International Law* 1999, 139-168.

GOODWIN, J. M., "Universal Jurisdiction and the Pirate: Time for an Old Couple to Part", *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2006, 973-1011.

GOPALKRISHNA, S., "The geostrategic implications of the Gulf of Guinea for US-Nigeria relations in the new millennium: Addressing a challenging security environment", *World International Studies Committee*, augustus 2011, www.wiscnetwork.org/porto2011/getpaper.php?id=748 (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

GOSH, P. K., "Waiting to Explode: Piracy in the Gulf of Guinea", *ORF Occasional Papers* 2013, http://cf.orfonline.org/wp-content/uploads/2013/10/OccasionalPaper_46.pdf (geraadpleegd op 5 oktober 2016).

GOSH, P. K., "Shared Awareness and Deconfliction Initiative: Can the success story be applied to Southeast Asia?", *Indo-Asia-Pacific Defense Forum*, 23 februari 2016, <http://apdf-magazine.com/shared-awareness-and-deconfliction-initiative/> (geraadpleegd op 6 maart 2017).

GOTTlieb, Y., "Combating Maritime Piracy: Inter-Disciplinary Cooperation and Information Sharing", *Case Western Journal of International Law* 2014, 303-333.

GOVERN, K. H., "National Solutions to an International Scourge: Prosecuting Piracy Domestically as a Viable Alternative to International Tribunals", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2011, 1-55.

GOYARD, C., "L'affaire du Santa Maria", *Revue Générale de Droit International Public* 1962, 123-142.

GREEN, L. C., "The Santa Maria: Rebels or Pirates?", *British Year Book of International Law* 1961, 496-505.

GUILFOYLE, D., "Interdicting Vessels to Enforce the Common Interest: Maritime Countermeasures and the Use of Force", *International and Comparative Law Quarterly* 2007, 69-82.

GUILFOYLE, D., "Piracy Off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", *International and Comparative Law Quarterly* 2008, 690-699.

GUILFOYLE, D., "Piracy off Somalia: a sketch of the legal framework", *EJIL: Talk!*, 20 april 2009, <http://www.ejiltalk.org/piracy-off-somalia-a-sketch-of-the-legal-framework/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

GUILFOYLE, D., "Combating Piracy: Executive Measures on the High Seas", *Japanese Yearbook of International Law* 2010, 149-177.

GUILFOYLE, D., "Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights", *International and Comparative Law Quarterly* 2010, 141-169.

GUILFOYLE, D., "The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?", *Melbourne Journal of International Law* 2010, 141-153.

GUILFOYLE, D., "Prosecuting pirates in national courts: US v Said and piracy under US law", *EJIL: Talk!*, 23 augustus 2010, <http://www.ejiltalk.org/prosecuting-pirates-in-national-courts-us-v-said-and-piracy-under-us-law/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

GUILFOYLE, D., "Book Review – Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden", *International Criminal Law Review* 2011, 910-914.

- GUILFOYLE, D., "Prosecuting Somali Pirates: A critical evaluation of the options", *Journal of International Criminal Justice* 2012, 767-796.
- HAHN, L., "Juvenile Justice and Piracy: Prosecutions of juvenile pirates in the United States", *George Mason Law Review* 2012, 241-273.
- HALBERSTAM, M., "Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law* 1988, 269-310.
- HALLWOOD, P. en MICELI, T. J., "The Economics of International Cooperation in the Apprehension and Prosecution of Maritime Pirates", *Ocean Development and International Law* 2012, 188-200.
- HALLWOOD, P. en MICELI, T. J., "An economic analysis of maritime piracy and its control", *Scottish Journal of Political Economy* 2013, 343-359.
- HALLWOOD, P. en MICELI, T. J., "Modern Maritime Piracy", *UConn Department of Economics Working Paper Series* 2014, <http://web2.uconn.edu/economics/working/2014-01.pdf> (geraadpleegd op 11 januari 2017).
- HANSEN, S. J., "The Dynamics of Somali Piracy", *Studies in Conflict and Terrorism* 2012, 523-530.
- HARMON, M. B. en GAYNOR, F., "Ordinary Sentences for Extraordinary Crimes", *Journal of International Criminal Justice* 2007, 683-712.
- HARRELSON, J., "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry", *American University International Law Review* 2010, 283-312.
- HARVARD LAW SCHOOL, "Research in International Law, Codification of International Law: Draft Convention on Piracy, with Comments", *American Journal of International Law* 1932, 739-885.
- HATHAWAY, J. C. en HARVEY, C. J., "Framing Refugee Protection in the New World Disorder", *Cornell International Law Journal* 2001, 257-320.
- HEINTSCHEL VON HEINEGG, W., "Repressing Piracy and Armed Robbery at Sea: Towards a New International Legal Regime", *Israel Yearbook on Human Rights* 2010, 219-241.
- HELFMAN, T., "Marauders in the Courts: Why the Federal Courts Have Got the Problem of Maritime Piracy (Partly) Wrong", *Syracuse Law Review* 2012, 53-74.
- HESSE, H. G., "Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 327-340.
- HODGKINSON, S. L., "International Law in Crisis: Seeking the Best Prosecution Model for Somali Pirates", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2011, 303-316.
- HODGKINSON, S. L., KELLY, K. M., VAN HORN, T. en NOONE, G. P., "Piracy: New Efforts in Addressing this Enduring Problem", *Tulane Maritime Law Journal* 2011, 65-122.
- HODGKINSON, S. L., "Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 145-160.

HODGSON, J. R., "The Role of the International Maritime Organization in Combatting Piracy", *Marine Affairs Program* 2012, https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%237.pdf (geraadpleegd op 16 december 2016).

HOHENSTEIN, J. H., "Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated", *Holland & Knight*, 18 oktober 2007, <https://www.hklaw.com/files/Publication/01d2d9a5-b99c-4f4e-bbef-1a32f018ef7c/Presentation/PublicationAttachment/e929a6d0-8519-4053-a3e8-ceeea174d8a2/46410.PDF> (geraadpleegd op 10 oktober 2012).

HOLA, B., SMEULERS, A. en BIJLEVELD, C., "International Sentencing Facts and Figures: Sentencing Practice at the ICTY and ICTR", *Journal of International Criminal Justice* 2011, 411-439.

HOUGHTON, M. C., "Walking the Plank: How United Nations Security Council Resolution 1816, While Progressive, Fails to Provide a Comprehensive Solution to Somali Piracy", *Tulsa Journal of Comparative and International Law* 2009, 253-286.

HUGGINS, J., "The Cost of Piracy: Moving from Mitigation to Investment", *Oceans Beyond Piracy*, 10 september 2013, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Huggins%20Jon%20Sec2Ch1%20-%20Final%20Briefing%20Paper-En-Website%20%281%29.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2013).

HUGGINS, J. en KANE-HARTNETT, L., "Somali Piracy - Are we at the End Game?", *Oceans Beyond Piracy*, 5 september 2013, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Jon%20Cleveland%20Document%20final.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

HUMMEL, M. L., "Defeating maritime piracy", *Homeland Security Review* 2012, 157-170.

HUTCHINS, T. E., "Structuring a Sustainable Letters of Marque Regime: How Commissioning Privateers Can Defeat the Somali Pirates", *California Law Review* 2011, 819-884.

HYDE, C. C., "The Adjustment of the I'm Alone Case", *American Journal of International Law* 1935, 296-301.

IFESINACHI, K. en NWANGWU, C., "Implementation of the Yaounde Code of Conduct and Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea", *Research on Humanities and Social Sciences* 2015, 54-64.

ISANGA, J. M., "Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes", *American University Law Review* 2009, 1267-1320.

ISENBERG, D., "Private Security Contractors at Sea: The Reason They Really May Be 'All at Sea'", *Huffington Post*, 5 januari 2011, http://www.huffingtonpost.com/david-isenberg/psecs-at-sea-the-reasons-t_b_805015.html (geraadpleegd op 11 oktober 2012).

ISENBERG, D., "The Rise of Private Maritime Security Companies", *Huffington Post*, 29 mei 2012, http://www.huffingtonpost.com/david-isenberg/private-military-contractors_b_1548523.html (geraadpleegd op 11 oktober 2012).

JACOBS, P. C., "Combating maritime piracy : A regional framework for prosecution", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 92-107.

JACOBSEN, K. L. en NORDBY, J. R., "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *Royal Danish Defence College*, september 2015, <http://www.fak.dk/publikationer/Documents/Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

JANSSENS, P.-A., "La Belgique en passe de juger son premier (présumé) pirate: état d'une législation pionnière en matière de piraterie maritime", *European Transport Law* 2011, 117-127.

JANSSENS, P.-A., "La loi française de lutte contre la piraterie maritime à l'épreuve des mesures pionnières adoptées par la Belgique", *Le droit maritime français* 2011, 544-551.

JEFFREY, R. S., "An efficient solution in a time of economic hardship: the right to keep and bear arms in self-defence against pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2010, 507-540.

JENISCH, U., "Piracy, Navies and the Law of the Sea: The Case of Somalia", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2009, 123-143.

JENZEN-JONES, N. R., "Maritime security in West Africa: An industry-based approach", *Current Intelligence*, 5 juni 2012, <http://www.currentintelligence.net/analysis/2012/6/5/maritime-security-in-west-africa-an-industry-based-approach.html> (geraadpleegd op 11 oktober 2012).

JESUS, J. L., "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 363-400.

JONES, S., "Security Concerns: Piracy at Sea and the Carriage of Essential Commodities by Merchant Shipping – The impact on commodity pricing and availability", *Maastricht School of Management Working Papers* 2011, vol. 19, <http://web2.msm.nl/RePEc/msm/wpaper/MSM-WP2011-19.pdf> (geraadpleegd op 7 december 2016).

JONES, S., "Maritime piracy – the challenge of providing long-term solutions", *Maastricht School of Management Working Papers* 2013, vol. 15, <https://www.msm.nl/resources/uploads/2014/02/MSM-WP2013-15.pdf> (geraadpleegd op 7 december 2016).

JOYNER, C. C., "The 1988 IMO Convention on the Safety of Maritime Navigation: towards a legal remedy of terrorism at sea", *German Yearbook of International Law* 1989, 230-262.

JOYNER, C. C., "Suppression of terrorism on the high seas: the 1988 IMO Convention on the safety of maritime navigation", *Israel Yearbook on Human Rights* 1990, 341-369.

JOYNER, C. C., "Navigating Troubled Waters - Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism", *Georgetown Journal of International Affairs* 2009, 83-92.

KALRA, K., "Is international law effective in the fight against piracy? Lessons from Somalia", *International Bar Notes*, 4 maart 2013, <http://www.ibanet.org/Document/Default.aspx?DocumentUid=D063B524-A38F-4E22-87C8-C9A38742EB74> (geraadpleegd op 6 december 2017).

KAMAL-DEEN, A., "The anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review* 2014, 93-118.

KAME-DOMGUIA, S., "The African Union Commission's 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, oktober 2014, [http://counterpiracy.ae/upload/2014-Briefing/Samuel Kame-Domguia-Briefing Paper-Final-English Website.pdf](http://counterpiracy.ae/upload/2014-Briefing/Samuel%20Kame-Domguia-Briefing%20Paper-Final-English%20Website.pdf) (geraadpleegd op 5 oktober 2016).

KARIM, M. S., "Is there an International Obligation to prosecute Pirates?", *Netherlands International Law Review* 2011, 387-407.

KARIM, M. S., "Prosecution of Maritime Pirates: The National Court is Dead – Long Live the National Court?", *Wisconsin International Law Journal* 2014, 37-94.

KAVANAGH, J., "The Law of Contemporary Sea Piracy", *Australian International Law Journal* 1999, 127-157.

KELLERMAN, M. G., "Somali piracy: causes and consequences", *Inquiries Journal* 2011, vol. 3, <http://www.inquiriesjournal.com/articles/579/somali-piracy-causes-and-consequences> (geraadpleegd op 5 december 2016).

KELLEY, R. P., "UNCLOS, but No Cigar: Overcoming Obstacles to the Prosecution of Maritime Piracy", *Minnesota Law Review* 2011, 2285-2317.

KERINS, P., "Somali Perspectives on Piracy and Illegal Fishing", *Oceans Beyond Piracy*, 11 juli 2016, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/somali-perspectives-piracy-and-illegal-fishing> (geraadpleegd op 6 december 2016).

KEYUAN, Z., "New developments in the International Law of Piracy", *Chinese Journal of International Law* 2009, 323-345.

KILPATRICK, R. L., "Borrowing from Civil Aviation Security: Does International Law Governing Airline Hijacking Offer Solutions to the Modern Maritime Piracy Epidemic of the Coast of Somalia?", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2011, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/kilpatrick_borrowing_from_civil_aviation_0.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).

KIOURKTSOGLU, G. en COUTROUBIS, A. D., "Is Somali Piracy a Random Phenomenon?", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 51-70.

KLEIN, N., "The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Denver Journal of International Law and Policy* 2007, 287-332.

KNOOPS, G., "Internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?", *Justitiële verkenningen* 2008-2009, 81-92.

KNOTT, J., "New Strategies and Ideas for Countering Piracy off Somalia - Piracy Prosecutions - Human Rights Issues", *Idarat Maritime*, 22 juli 2010, <http://www.idaratmaritime.com/wordpress/?p=261> (geraadpleegd op 5 december 2016).

KOLB, A. S., SALOMON, T. R. en UDICH, J. (eds.), "Paying Danegeld to Pirates: Humanitarian Necessity or Financing Jihadists", *Max Planck Yearbook of United Nations Law* 2011, 105-164.

KONTOROVICH, E., "Implementing *Sosa v. Alvarez-Machain*: What Piracy Teaches about the Limits of the Alien Tort Statute", *Notre Dame Law Review* 2004, 111-161.

KONTOROVICH, E., "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation", *Harvard International Law Journal* 2004, 183-237.

KONTOROVICH, E., "United States v. Shi: United States Court of Appeals for the Ninth Circuit Opinion on Piracy as an Offense Within Universal Jurisdiction and on Application of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *American Journal of International Law* 2009, 734-740.

KONTOROVICH, E., "Introductory Note to Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the Conditions and Modalities for the Transfer of Persons Suspected of Having Committed acts of Piracy", *International Legal Materials* 2009, 747-750.

KONTOROVICH, E., "Beyond the Article I Horizon: Congress's Enumerated Powers and Universal Jurisdiction over Drug Crimes", *Minnesota Law Review* 2009, 1191-1252.

KONTOROVICH, E., "International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia", *ASIL Insights*, 6 februari 2009, <https://www.asil.org/insights/volume/13/issue/2/international-legal-responses-piracy-coast-somalia> (geraadpleegd op 5 december 2016).

KONTOROVICH, E., "'A Guantanamo on the sea': The difficulties of prosecuting pirates and terrorists", *California Law Review* 2010, 243-276.

KONTOROVICH, E., "Equipment articles for the prosecution of maritime piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 17 mei 2010, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/equipment_articles_for_the_prosecution_of_maritime_piracy.pdf (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

KONTOROVICH, E., "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime", *Northwestern University School of Law Scholarly Commons – Faculty Working Papers* 2012, <http://scholarlycommons.law.northwestern.edu/facultyworkingpapers/211> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

KONTOROVICH, E., "The Role of International Law: Justice and the Legal Challenge", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, juni 2012, <http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Eugene%2520Kontorovich-Essay-Eng-2.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2016).

KONTOROVICH, E., "Why Holding the Piracy Statute's Life Sentence Unconstitutional Was a Mistake", *The Volokh Conspiracy*, 5 maart 2014, https://www.washingtonpost.com/news/volokh-conspiracy/wp/2014/03/05/why-holding-the-piracy-statutes-life-sentence-unconstitutional-was-a-mistake/?utm_term=.bff268ff507f (geraadpleegd op 7 december 2016).

KONTOROVICH, E. en ART, S., "An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy", *American Journal of International Law* 2010, 436-453.

KRASKA, J., "Fresh Thinking For an Old Problem. Report of the Naval War College Workshop on Countering Maritime Piracy", *Naval War College Review* 2009, 141-154.

KRASKA, J., "Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea", *Comparative Strategy* 2009, 197-216.

KRASKA, J., "Freakonomics of maritime piracy", *Brown Journal of World Affairs* 2010, 109-119.

KRASKA, J., "Broken Taillight at Sea: the Peacetime International Law of Visit, Board, Search, and Seizure", *Ocean and Coastal Law Journal* 2011, 1-46.

KRASKA, J. en WILSON, B., "Fighting Pirates: The Pen and the Sword", *World Policy Journal* 2008, 41-52.

KRASKA, J. en WILSON, B., "Maritime piracy in East Africa", *Journal of International Affairs* 2009, 55-68.

- KRASKA, J. en WILSON, B., "The co-operative strategy and the pirates of the Gulf of Aden", *RUSI Journal* 2009, 74-81.
- KRASKA, J. en WILSON, B., "The global maritime partnership and Somali piracy", *Defense & Security Analysis* 2009, 223-234.
- KRASKA, J. en WILSON, B., "The Pirates of the Gulf of Aden: the Coalition is the Strategy", *Stanford Journal of International Law* 2009, 243-286.
- KRASKA, J. en WILSON, B., "Piracy Repression, Partnering and the Law", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2009, 43-58.
- KRASKA, J. en WILSON, B., "Combating Pirates off the Gulf of Aden: The Djibouti Code and the Somali Coast Guard", *Ocean & Coastal Management* 2009, 1-5.
- KRASKA, J. en WILSON, B., "Combating Piracy in International Waters", *World Policy Blog*, 23 februari 2011, <http://www.worldpolicy.org/blog/2011/02/23/combating-piracy-international-waters> (geraadpleegd op 11 januari 2017).
- KREß, C., "Universal Jurisdiction over International Crimes and the Institut de Droit international", *Journal of International Criminal Justice* 2006, 561-585.
- KRITSIOTIS, D., "The contingencies of Piracy", *California Western International Law Journal* 2011, 305-343.
- LALY-CHEVALIER, C., "Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme", *Revue belge de droit international* 2009, 5-51.
- LANDMAN, L., "The EU Maritime Security Strategy: Promoting or Absorbing European Defence Cooperation?", *Netherlands Institute of International Relations Clingendael Policy Brief* 2015, <https://www.clingendael.nl/sites/default/files/Policy%20brief%20EU%20Maritime%20Security%20Strategy.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2016).
- LANDSIDLE, J., "Enhancing International Efforts to Prosecute Suspected Pirates", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2011, 317-323.
- LAVRISHA, D. A., "Pirates, Ye Be Warned: A Comparative Analysis of National Piracy Laws", *University of Toledo Law Review* 2010, 255-282.
- LEBEOUF, C., "France's action against maritime piracy and the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS): Interests, interactions and priorities", *Neptunus* 2015/1, http://www.cdmo.univ-nantes.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?CODE_FICHER=1434382174797&ID_FICHE=879660 (geraadpleegd op 7 december 2016).
- LEE, A., "Hybrid Tribunals to Combat Regional Maritime Piracy: Guiding the Rule of Law Through the Rocks and Shoals", *Oceans Beyond Piracy*, 1 juli 2010, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/hybrid_tribunals-andrew_lee_.pdf (geraadpleegd op 16 december 2016).
- LE HARDY DE BEAULIEU, L., "La nouvelle législation belge relative à la piraterie maritime", *Revue internationale de droit comparé* 2010, 741-753.
- LE HARDY DE BEAULIEU, L., "La piraterie maritime à l'aube du XXIème siècle", *Revue générale de droit international public* 2011, 653-674.

LECLERCQ, J.-F., "The Fight Against Modern Piracy Impeding Maritime Traffic and Hampering United Nations Fundamental Rights", *European Transport Law* 2011, 359-401.

LECLERCQ, J.-F., "La notion de piraterie en droit maritime belge: Transport et assurance, *Le droit maritime français* 2010, 951-960.

LELARGE, A., "La Somalie entre anarchie et piraterie", *Journal du droit international* 2010, 449-474.

LENNOX-GENTLE, T., "Piracy, Sea Robbery, and Terrorism: Enforcing Laws to Deter Ransom Payments and Hijacking", *Transportation Law Journal* 2010, 199-218.

LINCOLN, J., "Thinking globally: Countering piracy in West Africa", *Current Intelligence*, 8 juni 2012, <http://www.currentintelligence.net/analysis/2012/6/8/thinking-globally-countering-piracy-in-west-africa.html> (geraadpleegd op 11 oktober 2012).

LISS, C., "De privatisering van de bestrijding van zeeroof", *Justitiële verkenningen* 2008-2009, 63-80.

LISS, C., "Regulating Private Military and Security Companies at Sea: New Developments and Challenges", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, juni 2012, <http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Carolin%2520Liss-Essay-Eng-2.pdf> (geraadpleegd op 6 december 2016).

LOMBARDO, N. D., "Underreporting of Crimes at Sea: Reasons, Consequences, and Potential Solutions", *Oceans Beyond Piracy*, 21 november 2014, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Underreporting.pdf> (geraadpleegd op 8 december 2016).

LOWE, M., "The Growing Threat of Piracy in the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 11 september 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/09/growing-threat/> (geraadpleegd op 10 oktober 2012).

LOWE, M., "Higher Standards of Private Security", *Maritime Security Review*, 3 december 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/12/higher-standards-of-private-security/> (geraadpleegd op 15 december 2013).

LOWE, M., "Watching the Gulf of Guinea", *Maritime Security Review*, 6 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/watching-the-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 5 april 2013).

LOWE, M., "Terrorists and Pirates: One Problem?", *Maritime Security Review*, 29 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/terrorists-and-pirates-one-problem/> (geraadpleegd op 5 april 2013).

LOWE, M., "Heavy Regulation Ahead", *Maritime Security Review*, 25 april 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/04/heavy-regulation-ahead/> (geraadpleegd op 26 april 2013).

MACLEOD, C., "Piracy Trials: Piracy Prosecutions in the Seychelles", *Case Western Reserve University*, 10 februari 2012, <http://law.case.edu/Academics/Academic-Centers/Cox-International-Law-Center/Grotian-Moment/ArtMID/804/ArticleID/172> (geraadpleegd op 14 december 2016).

MACPHEE, J., "Beating the Banks: Hawala's Place in the Global Financial Environment and its Potential Links to Piracy", *Marine Affairs Program* 2012, https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%238.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

MADSEN, J. V. en KANE-HARTNETT, L., "Towards a Regional Solution to Somali Piracy: Challenges and Opportunities", *Oceans Beyond Piracy*, 4 april 2013, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/madsen_and_kane-hartnett_isa_2013_towards_a_regional_solution_to_somali_piracy_updated.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

MADSEN, J. V. en SEYLE, C., "The Power of Networks in Maritime Security", *Oceans Beyond Piracy*, 16 september 2016, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/The_Power_of_Networks_Maritime_SecurityDIGITAL.pdf (geraadpleegd op 16 december 2016).

MAIR, S., "Piracy and Maritime Security: Regional characteristics and political, military, legal and economic implications", *SWP Research Papers* 2011, vol. 3, https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/research_papers/2011_RP03_mrs_ks.pdf (geraadpleegd op 5 oktober 2016).

MALAQUIAS, A., "The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea", *Africa Center for Strategic Studies*, 29 maart 2012, <http://africacenter.org/2012/03/ask-the-expert-the-growing-threat-of-oil-pirates-in-west-africa%E2%80%99s-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

MANUSAMA, K. M., "Prosecuting Pirates in the Netherlands: the Case of the MS Samanyolu", *Military Law and the Law of War Review* 2010, 141-168.

MARCINIAK, K., "International Law on Piracy and Some Current Challenges Related to its Definition", *Polish Review of International and European Law* 2012, 97-140.

MARTIN, J.-C., "La répression des actes de piraterie maritime: développements récents en matière de poursuites et détention des pirates somaliens", *Annuaire français de droit international* 2010, 497-527.

MARTIN, J. S., "Fighting piracy with private security measures: when contract law should tell parties to walk the plank", *American University Law Review* 2010, 1363-1398.

MARTIN-CASTEX, B. en LOONIS-QUÉLEN, G., "L'Organisation maritime internationale et la piraterie ou le vol à main armée en mer: le cas de la Somalie", *Annuaire français de droit international* 2009, 77-117.

MARTS, C., "Piracy Ransoms - Conflicting Perspectives", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2010, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/ransom-charlie_marts.pdf (geraadpleegd op 15 december 2016).

MASON, R. C., "Piracy: A Legal Definition", *Congressional Research Service*, 13 december 2010, <https://www.hsdl.org/?view&did=12005> (geraadpleegd op 9 januari 2017).

MASSARELLA, C., "UN Security Council Resolution 1976 (2011) and Efforts to Support Piracy Prosecutions", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2011, 679-685.

MEERNIK, J., "Sentencing Rationales and Judicial Decision Making at the International Criminal Tribunals", *Social Science Quarterly* 2011, 588-608.

MEJIA, M., "Modern Piracy at Sea: Selected Legal Aspects", *International Proceedings of Economics Development & Research* 2012, 96-100.

MEJIA, M. en MUKHERJEE, P., "The SUA Convention 2005: A Critical Evaluation of Its Effectiveness in Suppressing Maritime Criminal Acts", *Journal of International Maritime Law* 2006, 170-191.

- MENEFEE, S. P., "Anti-piracy law in the Year of the Ocean: Problems and Opportunity", *ILSA Journal of International and Comparative Law* 1999, 309-318.
- MENEFEE, S. P., "Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies", *International Journal of Marine and Coastal Law* 1999, 353-370.
- MEYER, J. en DE VRIES, I., "The role of Interpol in combating maritime piracy", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 108-120.
- MIDDLETON, R., "Briefing Note: Pirates and how to deal with them", *Chatham House*, 22 april 2009, https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/220409pirates_law.pdf (geraadpleegd op 5 december 2016).
- MILLER, V., "European Court of Human Rights Rulings: Are There Options for Governments?", *House of Commons Library*, 18 april 2011, <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN05941/SN05941.pdf> (geraadpleegd 8 december 2016).
- MILLER, E. S., "Interoperability of Rules of Engagement and Legal Frameworks for Multinational Maritime Operations", *Center for Naval Analyses*, oktober 1995, www.dtic.mil/get-tr-doc/pdf?AD=ADA362389 (geraadpleegd op 6 maart 2017).
- MINEAU, M. L., "Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy", *Journal of International Business and Law* 2010, 63-78.
- MOMTAZ, D., "L'apport du Conseil de Sécurité à la lutte contre l'impunité des pirates opérant au large des côtes de Somalie", *Annuaire du droit de la mer* 2010, 239-248.
- MORANCHEK, L., "Protecting National Security Evidence While Prosecuting War Crimes: Problems and Lessons for International Justice from the ICTY", *Yale Journal of International Law* 2006, 477-501.
- MORENO LAX, V., "The EU Regime on Interdiction, Search and Rescue, and Disembarkation: the Frontex Guidelines for Intervention at Sea", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2010, 621-635.
- MORRISON, S., "A Collection of Piracy Laws of Various Countries", *American Journal of International Law* 1932, 887-1013.
- MUDRIC, M., "Armed Guards on Vessels: Insurance and Liability", *Comparative Maritime Law* 2011, 217-268.
- MUGRIDGE, D., "Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege", *Defence IQ*, 18 augustus 2010, <http://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/piracy-storm-brews-in-west-africa-gulf-of-guinea-u/> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).
- MUKUNDAN, P., "Piracy and armed attacks against vessels today", *Journal Of International Maritime Law* 2004, 308-315.
- MURPHY, M. N., "Suppression of piracy and maritime terrorism: A suitable role for a Navy?", *Naval War College Review* 2007, 22-46.
- MURPHY, M. N., "The troubled waters of Africa: Piracy in the African littoral", *Journal of The Middle East & Africa* 2011, 65-83.
- MURPHY, M. N., "Somali piracy: political lessons for the navy", *American Foreign Policy Interests* 2011, 17-25.

- MURPHY, M. N., "Counterpiracy in Historical Context: Paradox, Policy, and Rhetoric", *Studies in Conflict and Terrorism* 2012, 507-522.
- MURUNGI, M. M., "High Court Authorizes Taking of Evidence by Video Conference", *Kenya Law*, 28 juli 2011, <http://kenyalaw.org/kenyalawblog/high-court-taking-of-evidence-by-video-conference-2/> (geraadpleegd op 7 december 2016).
- MUTETI, A. M., "Prosecution of Piracy Cases - the Kenya Experience", *Commonwealth Law Bulletin* 2013, 73-77.
- NANDA, V. P., "Maritime piracy: how can international law and policy address this growing global menace?", *Denver Journal of International Law and Policy* 2011, 177-206.
- NARAIN, A., "Preparing for Piracy Trials in Mauritius", *Commonwealth Law Bulletin* 2013, 53-58.
- NEETHLING, T., "Piracy around Africa's West and East Coasts: A Comparative Political Perspective", *South African Journal of Military Studies* 2010, 89-108.
- NELSON, E. S., "Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats", *Global Security Studies* 2012, 15-28.
- NELSON, R. en FITCH, B., "Combating Piracy: Challenges and Opportunities for Regional and Private-Sector Involvement", *Center for Strategic and International Studies*, 20 juni 2012, https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/120619_HSP_Counterpiracy_Commentary.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).
- NELSON, R. en WARE, A., "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", *Center for Strategic and International Studies*, 8 augustus 2012, <http://csis.org/publication/emerging-threat-piracy-gulf-guinea> (geraadpleegd op 11 oktober 2012).
- NEWTON, M. A., "Modern Military Necessity: The Role and Relevance of Military Lawyers", *Roger Williams University Law Review* 2007, 869-895.
- NOETZEL, T., "Germany's Small War in Afghanistan: Military Learning amid Politico-Strategic Inertia", *Contemporary Security Policy* 2010, 486-508.
- NTOVAS, A., "UN Responses to Piracy", *Shipping and Trade Law* 2010, vol. 8, 4-6.
- NTOVAS, A., "Towards the Establishment of Specialised Anti-Piracy Courts", *Shipping and Trade Law* 2012, vol. 6, 1-4.
- OBOOKATA, T., "Maritime Piracy as a Violation of Human Rights: A Way Forward for Its Effective Prevention and Suppression?", *International Journal of Human Rights* 2013, 18-34.
- ODHIAMBO, E. O. S., ONKWARE, K., KASILLY, J. en NTABO, O. M., "Prosecuting Somalia pirates as terrorists", *Journal of Defense Resources Management* 2011, 37-46.
- ODIER, F., "Piraterie, terrorisme: une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer", *Annuaire du droit de la mer* 2005, 263-274.
- ODIER, F., "Convention relative a la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime", *Annuaire du droit de la mer* 2005, 299-306.
- OKANO, M., "Is International Law Effective in the Fight against Piracy?", *Japanese Yearbook of International Law* 2011, 178-201.

ONUOHA, F. C., "Violence at Sea: The Ramifications of Maritime Piracy in Nigeria's and Somali Waters for Human Security in Africa", *Institute of African Studies Research Review* 2009, 67-82.

ONUOHA, F. C., "Piracy and maritime security off the Horn of Africa: Connections, causes, and concerns", *African Security* 2010, 191-215.

ONUOHA, F. C., "Geo-Strategy of Oil in the Gulf of Guinea: Implications for Regional Stability", *Journal of Asian and African Studies* 2010, 369-384.

ONUOHA, F. C., "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm", *Al Jazeera Centre for Studies*, 12 juni 2012, <http://studies.aljazeera.net/ResourceGallery/media/Documents/2012/6/12/201261294647291734Piracy%20and%20Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf> (geraadpleegd op 11 oktober 2012).

ORIOLO, A., "The Multilateral Approach of the EU Maritime Security Policy: The Fight against Piracy, Terrorism and Violence at Sea", *The Global Community* 2009, 251-266.

OSARETIN, I., "From the Latent to the Manifest: US Strategic Interests in the Gulf of Guinea", *Social Science Journal* 2011, 123-128.

OSINOWO, A. A., "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", *Africa Security Brief* 2015, vol. 30, <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30EN-Combating-Piracy-in-the-Gulf-of-Guinea.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2016).

OSIRO, D., "Somali pirates have rights too. Judicial consequences and human rights concerns", *Institute for Security Studies Papers* 2011, vol. 224, <https://issafrica.org/uploads/Paper224SomaliPirates.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2016).

PANOSSIAN, A., "L'action du Conseil de sécurité en Somalie: entre lutte contre la piraterie et restauration de l'État", *L'Observateur des Nations Unies* 2010, 221-254.

PAPANICOLOPULU, I., "The Law of the Sea Convention: No place for persons?", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2012, 867-874.

PAPASTAVRIDIS, E., "Interception of Human Beings on the High Seas: a Contemporary Analysis under International Law", *Syracuse Journal of International Law and Commerce* 2009, 145-228.

PAPASTAVRIDIS, E., "The Right of Visit on the High Seas in a Theoretical Perspective: Mare Liberum versus Mare Clausum Revisited", *Leiden Journal of International Law* 2011, 45-69.

PAPASTAVRIDIS, E., "The interplay between maritime interdiction operations and human rights law", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 36-52.

PARADISO, D. P., "Come All Ye Faithful: How the International Community has addressed the Effects of Somali Piracy but fails to remedy its Cause", *Penn State International Law Review* 2010, 187-210.

PARMAR, S. S., "Somali Piracy: A Form of Economic Terrorism", *Strategic Analysis* 2012, 290-303.

PARSONS, D. M., "Protecting the Booty: Creating a Regulatory Framework to Govern Increased Use of Private Security Companies in the Fight Against Pirates", *Tulane Maritime Law Journal* 2010, 153-181.

PASSMAN, M. H., "Protections afforded to Captured Pirates under the Law of War and International Law", *Tulane Maritime Law Journal* 2008, 1-40.

- PATCH, J., "Send the warships home: Piracy is a crime best addressed by law enforcement efforts", *Armed Forces Journal* 2010, 28-37.
- PATERSON, P. J., "Maritime Security in the Gulf of Guinea", *JFQ Forum* 2007, 28-32.
- PELLEGRINO, F., "Historical and legal aspects of piracy and armed robbery against shipping", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2012, 429-446.
- PEMBERTON, B., "'Pirate Jurisdiction': Fact, Fiction, and Fragmentation in International Law", *Oceans Beyond Piracy*, 2 februari 2011, [http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/Piracy Jurisdiction - Pemberton.pdf](http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/Piracy%20Jurisdiction%20-%20Pemberton.pdf) (geraadpleegd op 13 oktober 2012).
- PEPPETTI, J. D., "Building the Global Maritime Security Network: a Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", *Naval Law Review* 2008, 73-156.
- PÉROUSE DE MONTCLOS, M.-A., "Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?", *Studies in Conflict and Terrorism* 2012, 531-541.
- PHAM, J. P., "Been There, Already Doing That: America's Ongoing Security Engagement in Africa", *Contemporary Security Policy* 2009, 72-78.
- PHAM, J. P., "Putting Somali piracy in context", *Journal of Contemporary African Studies* 2010, 325-341.
- PHILLIPS, R. L., "Tanzania – A Case Study", *Communis Hostis Omnium*, 3 maart 2011, <https://piracy-law.com/2011/03/03/tanzania-%E2%80%93-a-case-study/> (geraadpleegd op 16 februari 2017).
- PHILLIPS, R. L., "Pirate Accessory Liability: Developing a modern legal regime governing incitement and intentional facilitation of maritime piracy", *Florida Journal of International Law* 2013, 271-310.
- PIGEON, M., "Introduction to Private Maritime Security Companies (PMSCs)", *Oceans Beyond Piracy*, 1 januari 2012, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/pmsc_map_final_6.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).
- PLANT, G., "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *International and Comparative Law Quarterly* 1990, 27-56.
- PUCHALA, D., "Of pirates and terrorists: What experience and history teach" *Contemporary Security Policy* 2007, 1-24.
- RAMSEY, A., "Barriers to Prosecution: The Problem of Piracy", *Civil-Military Fusion Centre*, september 2011, <https://es.scribd.com/document/72943030/Barriers-to-Prosecution-The-Problem-of-Piracy> (geraadpleegd op 6 december 2016).
- RANDALL, K. C., "Universal Jurisdiction under International Law", *Texas Law Review* 1988, 785-837.
- RANDRIANANTENAINA, J. E., "Maritime piracy and armed robbery against ships: Exploring the legal and operational solutions. The case of Madagascar", *United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme* 2013, http://www.un.org/depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/Randrianantenaina_1213_Madagascar.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).
- RAO, P. V., "Managing Africa's maritime domain: issues and challenges", *Journal of the Indian Ocean Region* 2014, 113-118.

RAO, P. V., "Africa's Maritime Domain: Can the Regional States Ensure a Stable Regime in the Indian Ocean Region?", *Piracy Studies*, 17 juni 2014, <http://piracy-studies.org/africas-maritime-domain-can-the-regional-states-ensure-a-stable-regime-in-the-indian-ocean-region/> (geraadpleegd op 11 januari 2017).

REINHOLD, S., "Good Faith in International Law", *UCL Journal of Law and Jurisprudence* 2013, 40-63.

REISMAN, W. M. en TENNIS, B. T., "Combating Piracy in East Africa", *Yale Journal of International Law* 2009, 14-23.

REMUS, N.-L., "Space Applications as a Supporting Tool for Countering Piracy – Outline for a European Approach", *European Space Policy Institute*, oktober 2010, http://www.espi.or.at/images/stories/ESPI_Report_29_online.pdf (geraadpleegd 5 december 2016).

REMY, C., "Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie", *Pyramides* 2012, 119-138.

REUCHLIN, J. W., "The Economic Impacts of Piracy on the Commercial Shipping Industry: A Regional Perspective", *Marine Affairs Program* 2012, https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%236.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).

REULAND, R. C., "The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention", *Virginia Journal of International Law* 1993, 557-589.

RICHARD, S. B., "United States v. Dire: Somali Pirates, and the Fourth Circuit's Choice to Apply an Evolving 'Law of Nations' to the Problem", *Boston College International & Comparative Law Review* 2013, 76-89.

RICHARD, T. T., "Reconsidering the Letter of Marque: Utilizing Private Security Providers against Piracy", *Public Contract Law Journal* 2010, 411-464.

RIDDERVOLD, M., "A Geopolitical Balancing Game? EU and NATO in the Fight against Somali Piracy", *ARENA Working Papers* 2014, vol. 4, <http://www.sv.uio.no/arena/english/research/publications/arena-working-papers/2014/wp4-14.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2016).

ROACH, J. A., "Countering Piracy Off Somalia: International Law and International Institutions", *American Journal of International Law* 2010, 397-416.

ROACH, J. A., "Suppressing Somali Piracy – Next Steps", *ASIL Insights*, 1 december 2010, <https://www.asil.org/insights/volume/14/issue/39/suppressing-somali-piracy-%E2%80%93-next-steps> (geraadpleegd op 7 december 2016).

ROACH, J. A., "Global conventions on piracy, ship-jacking, hostage-taking and maritime terrorism", *NUS Centre for International Law*, 17 januari 2011, <https://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2010/10/J-Ashley-Roach-Session-3.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2016).

RODDEN, G. en WALSH, J., "Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships", *Federal Lawyer* 2011, 30-56.

ROELOFSE, C., "Comparative issues of piracy and terrorism on the west and east coasts of Africa with a focus on Nigeria and Somalia", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 1-16.

ROTH, K., "Africa Attacks the International Criminal Court", *Human Rights Watch*, 14 januari 2014, <https://www.hrw.org/news/2014/01/14/africa-attacks-international-criminal-court> (geraadpleegd op 13 juni 2017).

RUBIN, A., "Is Piracy Illegal?", *American Journal of International Law* 1976, 92-95.

SALOMON, T. R., "Long Road to Justice – The German Piracy Trial", *Communis Hostis Omnium*, 21 oktober 2012, <https://piracy-law.com/2012/10/21/long-road-to-justice-the-german-piracy-trial/> (geraadpleegd op 12 december 2016).

SANCHEZ BARRUECO, M. L., "Reflections on the EU Foreign Policy Objectives behind the Integrated Approach in the Response to Piracy off Somalia", *Croatian Yearbook of European Law and Policy* 2009, 195-238.

SARI, A., "Jurisdiction and International Responsibility in Peace Support Operations: The Behrami and Saramati Cases", *Human Rights Law Review* 2008, 151-170.

SARTRE, P., "La communauté internationale face à la piraterie en mer", *Annuaire français de relations internationales* 2010, 803-817.

SATKAUSKAS, R., "Piracy at Sea and the Limits of International Law", *Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law* 2011, 217-235.

SCHBLEY, G. en ROSENAU, W., "Piracy, Illegal Fishing, and Maritime Insecurity in Somalia, Kenya, and Tanzania", *CNA Strategic Studies*, september 2013, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/CNA_Sep%202013_Piracy-Illegal-Fishing-and%20Maritime-Insecurity.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

SCHUMACHER, J., "From Blackbeard to Jack Sparrow – Who are today's pirates and why do we care? The effect of the legal definition of piracy has on the international shipping industry and maritime insurance cover", *Journal of Law & Commerce* 2013, 135-153.

SCHWARTZ, A., "Corsairs in the crosshairs: a strategic plan to eliminate modern day piracy", *NYU Journal of Law & Liberty* 2010, 500-530.

SCOTT, K., "Prosecuting Pirates: Lessons Learned and Continuing Challenges", *Oceans Beyond Piracy*, 13 mei 2014, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/ProsecutingPiratesReportDigital.pdf> (geraadpleegd op 12 december 2016).

SEYLE, C., "After the Release: The Long-Term Behavioral Impact of Piracy on Seafarers and Families", *Oceans Beyond Piracy*, 21 juni 2016, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/after-release-impact-seafarers.pdf> (geraadpleegd op 12 december 2016).

SHAH, N., "Promises to Keep: Diplomatic Assurances Against Torture in US Terrorism Transfers", *Columbia Law School Human Rights Institute*, 20 december 2010, <http://web.law.columbia.edu/sites/default/files/microsites/human-rights-institute/files/PromisestoKeep.pdf> (geraadpleegd op 8 december 2016).

SHEARER, I., "Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels", *International and Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343.

- SHNIDER, S., "Universal Jurisdiction over 'Operation of a Pirate Ship': The Legality of the Evolving Piracy Definition in Regional Prosecutions", *North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation* 2012, 473-359.
- SILVA, M., "Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law", *Virginia Journal of International Law* 2010, 553-578.
- SLOAN, M. en GRIFFITHS, D., "Operational Responses for the Discouragement and Suppression of Marine Piracy", *Marine Affairs Program* 2012, https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%233.pdf (geraadpleegd op 15 december 2016).
- SMITH, T. en BROWNLEES, L., "Age Assessment: A technical note", *UNICEF*, januari 2013, https://www.unicef.org/protection/files/Age_Assessment_Note_final_version_%28English%29.pdf (geraadpleegd op 6 december 2016).
- SOMERS, E. en WILLAERT, K., "Financial compensation for pirates: turning the world upside down or a much needed wake-up call?", *Mededelingen van de Koninklijke Belgische Marine Academie* 2016, 179-190.
- SONU, S. C., "Somali Fishing Industry Has Potential for Growth", *Marine Fisheries Review* 1982, 25-26.
- SPARK, S., "First Video Testimony in Piracy Trial", *IHS Fairplay*, 18 april 2014, <http://fairplay.ihs.com/article/12356/first-video-testimony-piracy-trial> (geraadpleegd op 7 december 2016).
- SPEARIN, C., "Against the Current? Somali Pirates, Private Security, and American Responsibilization", *Contemporary Security Policy* 2010, 642-659.
- ST. HILAIRE, P., "Somali Piracy: Following the Paper Trail", *Institute for Near East and Gulf Military Analysis*, juni 2012, <http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Pierre%20St.%20Hilaire-Essay-Eng-2.pdf> (geraadpleegd op 20 september 2016).
- STERIO, M., "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", *Fordham International Law Journal* 2009, 372-408.
- STERIO, M., "International Law in Crisis: Piracy off the Coast of Somalia", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2011, 291-301.
- STERIO, M., "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, the Seychelles and Mauritius", *Amsterdam Law Forum* 2012, 104-123.
- STERIO, M., "A Report on the Possibility of Future Somali Piracy Prosecutions in Mauritius", *EJIL: Talk!*, 26 december 2012, <http://www.ejiltalk.org/a-report-on-the-possibility-of-future-somali-piracy-prosecutions-in-mauritius/> (geraadpleegd op 5 december 2016).
- STERIO, M., "Juvenile Pirates: 'Lost Boys' or Violent Criminals?", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 279-301.
- STEVENSON, J., "Jihad and Piracy in Somalia", *Survival* 2010, 27-38.
- STILES, E. C., "Reforming Current International Law to Combat Modern Sea Piracy", *Suffolk Transnational Law Review* 2004, 299-326.

- STILLWELL, N., "Robbers or Robinhoods: A Study of the Somali Piracy Crisis and a Call to Develop an International Framework to Combat Maritime Terrorism", *Loyola Maritime Law Journal* 2009, 127-146.
- STOCKBRUEGGER, J., "Reclaiming the Maritime? The AU's New Maritime Strategy", *Piracy Studies*, 2 februari 2014, <http://piracy-studies.org/reclaiming-the-maritime-the-aus-new-maritime-strategy/> (geraadpleegd op 17 januari 2017).
- STRUWE, B. L., "Private security companies (PSCs) as a piracy countermeasure", *Studies in Conflict and Terrorism* 2012, 588-596.
- SUGIKI, A., "Piracy in a Failed State: how State-Building can stabilize the Situation off the Somali Coast?", *Journal of East Asia and International Law* 2012, 61-92.
- SURBUN, V., "The Developing Jurisprudence to Combat Modern Maritime Piracy: A Crime of the High Seas?", *Comparative and International Law Journal of Southern Africa* 2010, 1-22.
- SWANSON, S. R., "Terrorism, Piracy, and the Alien Tort Statute", *Rutgers Law Journal* 2008, 159-218.
- SYRING, T., "A Pirate and a Refugee: Reservations and Responses in the Fight against Piracy", *ILSA Journal of International and Comparative Law* 2011, 437-457.
- SYRING, T., "'Candide', or pessimism: Fighting piracy and transnational crime in uncharted waters", *Interdisciplinary Political Studies* 2012, 48-58.
- TARDY, T., "Fighting piracy off the coast of Somalia: Lessons learned from the Contact Group", *European Union Institute for Security Studies*, oktober 2014, http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Report_20_Piracy_off_the_coast_of_Somalia.pdf (geraadpleegd op 6 oktober 2016).
- TASSEL, Y., "Terrorisme, piraterie et guerre sous le rapport de l'assurance maritime", *Annuaire de droit maritime et oceanique* 2006, 77-94.
- TAYLER, J., "Worse Than Iraq?", *The Atlantic Monthly* 2006, 33.
- TAYLOR, A., "Piracy today: An Update", *Comité Maritime International*, oktober 2012, <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Piracy/Paper%20of%20Andrew%20Taylor.pdf> (geraadpleegd op 5 oktober 2016).
- TELFER, G., "Maritime Insurgency and the Law of the Sea: An Analysis Using the Doctrine of Distress", *San Diego Law Review* 1983, 625-657.
- THEDWAL, C., "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 501-523.
- THORNE, R. W., "African Coastal Security", *DISAM Journal* 1988, 92-101.
- THORP, A., "Preventing and prosecuting piracy at sea: legal issues", *House of Commons Library*, 28 februari 2012, <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN06237/SN06237.pdf> (geraadpleegd op 5 december 2016).
- TOLBERT, D. en GAYNOR, F., "International Tribunals and the Right to a Speedy Trial: Problems and Possible Remedies", *Law in Context* 2009, 33-77.
- TOTTEN, C. en BERNAL, M., "Somali Piracy: Jurisdictional Issues, Enforcement Problems and Potential Solutions", *Georgetown Journal of International Law* 2010, 377-424.

- TREVES, T., "Human Rights and the Law of the Sea", *Berkeley Journal of International Law* 2010, 1-14.
- TREVES, T., "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the coast of Somalia", *European Journal of International Law* 2011, 399-414.
- TUERK, H., "The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times", *University of Miami International and Comparative Law* 2009, 1-42.
- TWOMEY, M., "Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles", *Comparative Law Journal of the Pacific* 2014, 137-172.
- UNDERDOWN, M., "Book Review – Modern Piracy: Legal challenges and responses", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2014, 48-50.
- VALLON, F., *La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, Parijs, Publibook, 2011, 166 p.
- VAN GINKEL, B., VAN DER PUTTEN, F.-P. en MOLENAAR, W., "State or Private Protection against Maritime Piracy? A Dutch Perspective", *Netherlands Institute of International Relations Clingendael Report* 2013, https://www.clingendael.nl/sites/default/files/20130200_state_or_private_protection_web.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).
- VASAN, R. S., "Maritime Piracy: Challenges and the Way Ahead", *Jindal Journal of International Affairs* 2011, 103-118.
- VIRCOULON, T. en TOURNIER, V., "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", *International Crisis Group*, 4 september 2014, <http://blog.crisisgroup.org/africa/2014/09/04/gulf-of-guinea-a-regional-solution-to-piracy/> (geraadpleegd op 5 oktober 2016).
- VOGEL, A., "Investing in Science and Technology to Meet Africa's Maritime Security Challenges", *Africa Security Brief* 2012, vol. 10, <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB10EN-Investing-in-Science-and-Technology-to-Meet-Africa%E2%80%99s-Maritime-Security-Challenges.pdf> (geraadpleegd op 11 januari 2017).
- VRANCKEN, P., "The role of the African Union in combating piracy", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 53-75.
- VREY, F., "Turning the Tide: Revisiting African Maritime Security", *Scientia Militaria - South African Journal of Military Studies* 2013, 1-23.
- VREY, F., "Perspectives on maritime co-operation in the Gulf of Guinea", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 17-35.
- VREY, F., "Entering the blue: conflict resolution and prevention at sea off the coast of East Africa", *Journal of the Indian Ocean Region* 2014, 203-218.
- VREY, F., "The Maritime Dimension of Conflict Prevention and Resolution: Lessons Learned from East Africa", *Piracy Studies*, 20 januari 2015, <http://piracy-studies.org/the-maritime-dimension-of-international-conflict-prevention-and-resolution-lessons-learned-from-east-africa/> (geraadpleegd op 11 januari 2017).
- WALJE, M., "Evolution of Piracy: Historical Piracy", *Oceans Beyond Piracy*, 1 juli 2013, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Historical%20Piracy.pdf> (geraadpleegd op 16 december 2016).

- WALJE, M., "Community Mobilization and Criminal Organizations: Eyl, Somalia", *Oceans Beyond Piracy*, 1 augustus 2013, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Eyl2pager.pdf> (geraadpleegd op 16 december 2016).
- WALKER, R., "International Law of the Sea: Applying the Doctrine of Hot Pursuit in the 21st Century", *Auckland University Law Review* 2011, 194-218.
- WAMBUA, P. M., "The jurisdictional challenges to the prosecution of piracy cases in Kenya: mixed fortunes for a perfect model in the global war against piracy", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2012, 95-113.
- WAMBUA, P. M., "Prosecution of maritime piracy cases in Kenya: Testing the SUA Convention model on piracy prosecution", *Acta Criminologica - Southern African Journal of Criminology* 2014, 76-91.
- WARNER, L. A., "Pieces of eight: an appraisal of US counterpiracy options in the Horn of Africa", *Naval War College Review* 2010, 61-87.
- WARNER, R. M., "The Prosecution of Pirates in National Courts", *Emirates Lecture Series* 2013, <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=2058&context=lhapapers> (geraadpleegd op 5 oktober 2014).
- WHITMAN, S. en SUAREZ, C., "The Root Causes and True Costs of Marine Piracy", *Marine Affairs Program* 2012, https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%231.pdf (geraadpleegd op 7 december 2016).
- WHITMAN, S., WILLIAMSON, H., SLOAN, M. en FANNING, L., "Children and Youth in Marine Piracy: Causes, Consequences and the Way Forward", *Marine Affairs Program* 2012, https://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%235.pdf (geraadpleegd op 16 december 2016).
- WIJKSTROM, B., "Non-Refoulement and Outsourcing Torture", *Amnesty International*, 29 november 2005, <https://www.amnesty.org/en/documents/pol30/040/2005/en/> (geraadpleegd op 6 december 2016).
- WILLAERT, K., "Mensenrechten en piraterijvervolg: een moeilijke relatie", *Publiekrechtelijke Kronieken* 2015, 174-188.
- WILLAERT, K., "Compensation for pirates: justice or topsy-turvy world?", *Journal of International Maritime Law* 2015, 182-189.
- WILLAERT, K., "Gepaste sanctie voor mensenrechtenschendingen of troostprijs voor piraten?", *Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht* 2015, 87-92.
- WILLAERT, K., "Private arrests of pirate suspects: lawful or not?", *Journal of International Maritime Law* 2016, 196-201.
- WILLAERT, K., "Private aanhouding van piraten? Een blik op de Belgische wetgeving", *Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht* 2016, 346-356.
- WILLET, L., "Pirates and power politics: naval presence and grand strategy in the Horn of Africa", *RUSI Journal* 2011, 20-25.

WILLIAMS, P. R., e.a., "Piracy Definitions in Domestic and Regional Systems", *Public International Law & Policy Group*, maart 2013, <http://publicinternationallawandpolicygroup.org/law-review-articles/> (geraadpleegd op 4 oktober 2014).

WILLIAMSON, H. R., "New Thinking in the Fight Against Marine Piracy: Financing and Plunder Pre-Empting Piracy Before Prevention Becomes Necessary", *Case Western Reserve Journal of International Law* 2013, 335-354.

WILSON, B., "Somali Piracy Challenge: Operational Partnering, the Rule of Law, and Capacity Building", *Loyola University Chicago International Law Review* 2011, 45-70.

WINN, J. I. en GOVERN, K. H., "Maritime pirates, sea robbers, and terrorists: New approaches to emerging threats", *Homeland Security Review* 2008, 131-156.

WITTE, E., "Koker Testifies about 'Operation No Living Thing' and Arms Deliveries from Liberia to Sierra Leone; Defense Counsel Begins Koker Cross-Examination", *International Justice Monitor*, 15 januari 2008, <https://www.ijmonitor.org/2008/01/koker-testifies-about-operation-no-living-thing-and-arms-deliveries-from-liberia-to-sierra-leone-defense-counsel-begins-koker-cross-examination/> (geraadpleegd op 12 december 2016).

WRIGHT, Q., "War Criminals", *American Journal of International Law* 1945, 257-285.

YOUNG, W., "A Check on Faint-Hearted Presidents: Letters of Marque and Reprisal", *Washington & Lee Law Review* 2009, 895-940.

ZABEL, R. B. en BENJAMIN, J. J., "In pursuit of Justice: Prosecuting Terrorism Cases in Federal Courts", *Human Rights First*, mei 2008, <https://www.humanrightsfirst.org/wp-content/uploads/pdf/080521-USLS-pursuit-justice.pdf> (geraadpleegd op 6 november 2014).

ZACH, D. A., SEYLE, D. C. en MADSEN, J. V., "Burden-sharing Multi-level Governance: A Study of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia", *Oceans Beyond Piracy*, 29 april 2013, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Burden_Sharing_Apr29.pdf (geraadpleegd op 8 december 2016).

ZGONEC-ROZEJ, M. en FOAKES, J., "International Criminals: Extradite or Prosecute?", *Chatham House*, juli 2013, https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/International%20Law/0713bp_prosecute.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).

ZHU, L., "The Chinese Universal Jurisdiction Clause: How Far Can it Go?", *Netherlands International Law Review* 2005, 85-107.

ZOU, K., "Seeking effectiveness for the crackdown of piracy at sea", *Journal of International Affairs* 2005, 117-134.

ZOU, K., "New Developments in the International Law of Piracy", *Chinese Journal of International Law* 2009, 323-345.

IV. Overige bronnen

1. Internationale documenten

1.1 VN-documenten

Geneva Declaration of the Rights of the Child (26 september 1924), <http://www.un-documents.net/gdrc1924.htm> (geraadpleegd op 23 mei 2017).

Report of the International Law Commission to the General Assembly (4 juli 1956), *UN Doc. A/3159* (1956).

Official records of the UN Conference on the Law of the Sea (24 februari – 27 april 1958), *UN Doc. A/CONF.13/40* (1958).

United Nations Standard Minimum Rules for the Administration of Juvenile Justice (29 november 1985), *UN Doc. A/RES/40/33* (1985).

Declaration of a zone of peace and co-operation in the South Atlantic (27 oktober 1986), *UN Doc. A/RES/41/11* (1986).

Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials - Eighth United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders (27 augustus - september 1990), *UN Doc. A/CONF.144/28/Rev.1*, 112 (1990).

United Nations Guidelines for the Protection of Juvenile Delinquency (14 december 1990), *UN Doc. A/RES/45/112* (1990).

United Nations Rules for the Protection of Juveniles Deprived of their Liberty (14 december 1990), *UN Doc. A/RES/45/113* (1990).

Handbook on Procedures and Criteria for Determining Refugee Status under the 1951 Convention and the 1967 Protocol Relating to the Status of Refugees (januari 1992), *UN Doc. HCR/IP/4/Eng/REV.1* (1992).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (20 maart 2000), *UN Doc. A/55/61* (2000), 20-21.

Regulation 2000/30 on Transitional Rules of Criminal Procedure (25 september 2000), *UN Doc. UNTAET/REG/2000/30* (2000).

Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, *ILC Doc. A/56/10* (2001).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (5 oktober 2001), *UN Doc. A/56/58* (2001), 35-43.

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (7 maart 2002), *UN Doc. A/57/57* (2002), 27-30.

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (29 augustus 2003), *UN Doc. A/58/65/Add.1* (2003), 17-18.

Guidelines on International Protection - Application of the Exclusion Clauses: Article 1F of the 1951 Convention relating to the Status of Refugees (4 september 2003), *UN Doc. HCR/GIP/03/05* (2003).

Background Note on the Application of the Exclusion Clauses: Article 1F of the 1951 Convention relating to the Status of Refugees, UNHCR 4 september 2003, <http://www.refworld.org/docid/3f5857d24.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (18 augustus 2004), *UN Doc. A/59/62/Add.1* (2004), 26-27.

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (15 augustus 2005), *UN Doc. A/60/63/Add.2* (2005), 17-18.

UNHCR Note on Diplomatic Assurances and International Refugee Protection, UNHCR augustus 2006, [http://www.unhcr.ch/fileadmin/unhcr_data/UNHCR Note on Diplomatic Assurances and International Refugee Protection.pdf](http://www.unhcr.ch/fileadmin/unhcr_data/UNHCR_Note_on_Diplomatic_Assurances_and_International_Refugee_Protection.pdf) (geraadpleegd op 6 december 2016).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (17 augustus 2006), *UN Doc. A/61/63/Add.1* (2006), 24-25.

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (31 augustus 2007), *UN Doc. A/62/66/Add.1* (2007), 27-28.

Conclusions 6046th meeting of the Security Council of the United Nations (16 februari 2008), *UN Doc. S/PV.6046* (2008).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (29 augustus 2008), *UN Doc. A/63/63/Add.1* (2008), 28-29.

Implementing the responsibility to protect - Report of the Secretary-General (12 januari 2009), *UN Doc. A/63/677* (2009).

Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 1846 (16 maart 2009), *UN Doc. S/2009/146* (2009).

Rules of the International Tribunal for the Law of the Sea (17 maart 2009), *UN Doc. ITLOS/8* (2009).

Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 1846 (13 november 2009), *UN Doc. S/2009/590* (2009).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (25 november 2009), *UN Doc. A/64/66/Add.1* (2009), 31-36.

Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1853 (10 maart 2010), *UN Doc. S/2010/91* (2010).

UNHCR Eligibility Guidelines for Assessing the International Protection Needs of Asylum-Seekers from Somalia (5 mei 2010), *UN Doc. HCR/EG/SOM/10/1* (2010).

Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results (26 juli 2010), *UN Doc. S/2010/394* (2010).

Statement by the President of the Security Council (25 augustus 2010), *UN Doc. S/PRST/2010/16* (2010).

Letter dated 25 August 2010 from the Secretary-General addressed to the President of the Security Council (25 augustus 2010), *UN Doc. S/2010/451* (2010).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (31 augustus 2010), *UN Doc. A/65/69/Add.2* (2010), 24-29.

Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 1897 (27 oktober 2010), *UN Doc. S/2010/556* (2010).

Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30* (2011).

Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (25 januari 2011), *UN Doc. S/2011/30/Annex* (2011).

Draft Articles on the Responsibility of International Organizations, *ILC Doc. A/66/10* (2011).

Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts (15 juni 2011), *UN Doc. S/2011/360* (2011).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (29 augustus 2011), *UN Doc. A/66/70/Add.2* (2011), 19-23.

Report of the Secretary-General on the protection of Somali natural resources and waters (25 oktober 2011), *UN Doc. S/2011/661* (2011).

Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 1950 (25 oktober 2011), *UN Doc. S/2011/662* (2011).

Letter dated 18 January 2012 from the Secretary-General addressed to the President of the Security Council (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45* (2012).

Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (19 januari 2012), *UN Doc. S/2012/45/Annex* (2012).

Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region (20 januari 2012), *UN Doc. S/2012/50* (2012).

Conclusions 6723th meeting of the Security Council of the United Nations (27 februari 2012), *UN Doc. S/PV.6723* (2012).

Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council (26 maart 2012), *UN Doc. S/2012/177* (2012).

Handbook on the International Transfer of Sentenced Persons, UNODC augustus 2012, https://www.unodc.org/documents/organized-crime/Publications/Transfer_of_Sentenced_Persons_Ebook_E.pdf (geraadpleegd op 21 augustus 2017).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (31 augustus 2012), *UN Doc. A/67/79/Add.1* (2012), 9-10.

Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 2020 (22 oktober 2012), *UN Doc. S/2012/783* (2012).

Conclusions 6865th meeting of the Security Council of the United Nations (19 november 2012), *UN Doc. S/10820* (2012).

Statement by the President of the Security Council (19 november 2012), *UN Doc. S/PRST/2012/24* (2012).

Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment, UNODC februari 2013, http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Combating Transnational Organized Crime Committed at Sea, UNODC maart 2013, https://www.unodc.org/documents/organized-crime/GPTOC/Issue_Paper_-_TOC_at_Sea.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Conclusions 7016th meeting of the Security Council of the United Nations (14 augustus 2013), *UN Doc. S/11091* (2013).

Statement by the President of the Security Council (14 augustus 2013), *UN Doc. S/PRST/2013/13* (2013).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (9 september 2013), *UN Doc. A/68/71/Add.1* (2013), 11-13.

Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (21 oktober 2013), *UN Doc. S/2013/623* (2013).

In-depth evaluation of the Counter Piracy Programme: Combating maritime piracy in the Horn of Africa and the Indian Ocean - Increasing regional capacities to deter, detain and prosecute pirates, UNODC juni 2013, http://www.unodc.org/documents/evaluation/indepth-evaluations/2013/CPP_Evaluation_Report_-_Final_incl_Management_Response_27NOV2013.pdf (geraadpleegd op 16 september 2014).

Hostage Support Programme: Lessons Learned, After Action Review, Improvement Plan, UNODC 11 april 2014, <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/06/Hostage-Support-Programme-Lessons-Learned-Report-14-Apr-14.pdf> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

UNOSAT Global Report on Maritime Piracy: A Geospatial Analysis 1995-2013, UNITAR april 2014, https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (1 september 2014), *UN Doc. A/69/71/Add.1* (2014), 9-11.

Maritime Piracy – Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-Related Implications, UNCTAD september 2014, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d1_en.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Maritime Piracy – Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy, UNCTAD september 2014, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d3_en.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (16 oktober 2014), *UN Doc. S/2014/740* (2014).

UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2014, UNODC december 2014, https://www.unodc.org/documents/easternafrika/MCP_Brochure_December_2014_wv_6_1.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Rules of Procedure and Evidence of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (8 juli 2015), *UN Doc. IT/32/Rev.50* (2015).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (1 september 2015), *UN Doc. A/70/74/Add.1* (2015), 11-14.

Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (12 oktober 2015), *UN Doc. S/2015/776* (2015).

UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2015, UNODC december 2015, https://www.unodc.org/documents/Piracy/15-07385_AR_ebook_Small.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

United Nations Standard Minimum Rules for the Treatment of Prisoners (17 december 2015), *UN Doc. A/RES/70/175* (2016).

Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (6 september 2016), *UN Doc. A/71/74/Add.1* (2016), 11-13.

Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (7 oktober 2016), *UN Doc. S/2016/843* (2016).

UNODC Maritime Crime Programme: Annual Report 2016, UNODC februari 2017, https://www.unodc.org/documents/Reports/GlobalMaritimeCrimeProgramme_AnnualReport2016.pdf (geraadpleegd op 3 augustus 2017).

Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia (12 oktober 2017), *UN Doc. S/2017/859* (2017).

1.2 IMO-documenten

Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships (29 februari 1984), *IMO Doc. A 13/Res. 545* (1984).

Prevention and Suppression of Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships (21 november 1991), *IMO Doc. A 17/Res.683* (1991).

Measures to Prevent and Suppress Piracy and Armed Robbery (17 november 1993), *IMO Doc. A 18/Res.738* (1993).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2006 (13 april 2007), *IMO Doc. MSC.4/Circ.98* (2007).

Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia (15 juni 2007), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1233* (2007).

CMI Draft Guidelines for National Legislation (15 augustus 2007), *IMO Doc. LEG 93/12/1* (2007).

Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia (6 december 2007), *IMO Doc. A 25/Res.1002* (2007).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2007 (10 april 2008), *IMO Doc. MSC.4/Circ.115* (2008).

Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, Djibouti, 29 januari 2009, *IMO Doc. C 102/14* (2009).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2008 (19 maart 2009), *IMO Doc. MSC.4/Circ.133* (2009).

Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia (16 april 2009), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1302* (2009).

Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia (16 juni 2009), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1332/Annex* (2009).

Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships (23 juni 2009), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1334* (2009).

Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships (26 juni 2009), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1333* (2009).

Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for Ships transiting the Gulf of Aden (3 augustus 2009), *IMO Doc. SN.1/Circ.281*(2009).

Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia (3 december 2009), *IMO Doc. A 26/Res.1026* (2009).

Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships (18 januari 2010), *IMO Doc. A 26/Res.1025* (2010).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2009 (29 maart 2010), *IMO Doc. MSC.4/Circ.152* (2010).

Guidelines on Operational Procedures for the Promulgation of Maritime Safety Information concerning Acts of Piracy and Piracy Counter-Measure Operations (17 mei 2010), *IMO Doc. MSC 87/26/Add.2/Annex 30* (2010).

Establishment of a Distribution Facility for the Provision of LRIT Information to Security Forces Operating in Waters of the Gulf of Aden and the Western Indian Ocean to Aid their Work in the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships (21 mei 2010), *IMO Doc. MSC 87/26/Add.1/Annex 15* (2010).

Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area developed by the industry (4 augustus 2010), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1337* (2010).

Piracy: Review of National Legislation (10 september 2010), *IMO Doc. LEG 97/9* (2010).

Guidance for Company Security Officers (CSOs) – Preparation of a Company and Crew for the Contingency of Hijack by Pirates in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (9 december 2010), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1390* (2010).

Responding to the scourge of piracy (14 februari 2011), *IMO Doc. Circular letter No. 3164* (2011).

Establishment of a Legislative Framework to Allow for Effective and Efficient Piracy Prosecutions (18 februari 2011), *IMO Doc. LEG 98/8/2* (2011).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2010 (1 april 2011), *IMO Doc. MSC.4/Circ.169* (2011).

Implementation of Best Management Practice Guidance (20 mei 2011), *IMO Doc. MSC 89/25/Add.4/Annex 29* (2011).

Guidelines to Assist in the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships (23 mei 2011), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1404* (2011).

Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (14 september 2011), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1339/Annex2* (2011).

Questionnaire on Information on Port and Coastal State Requirements related to Privately Contracted Armed Security Personnel on board Ships (22 september 2011), *IMO Doc. MSC-FAL.1/Circ.2* (2011).

Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia (20 december 2011), *IMO Doc. A 27/Res.1044* (2011).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2011 (1 maart 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.180* (2012).

Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1405/Rev.2* (2012).

Revised Interim Recommendations for Port and Coastal States regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1408/Rev. 1* (2012).

Interim guidance to Private Maritime Security Companies providing Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1443* (2012).

Interim Guidance for Flag States on Measures to Prevent and Mitigate Somalia-Based Piracy (25 mei 2012), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1444* (2012).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships - Acts reported during September 2012 (4 december 2012), *IMO Doc. MSC.4/Circ.189* (2012).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2012 (2 april 2013), *IMO Doc. MSC.4/Circ.193* (2013).

Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (15 augustus 2013), *IMO Doc. Circular Letter No.3394* (2013).

Prevention and Suppression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea (29 november 2013), *IMO Doc. A 28/Res.1069* (2014).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2013 (1 maart 2014), *IMO Doc. MSC.4/Circ.208* (2014).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 1), IMO januari 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20218%20January%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 2), IMO februari 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20219%20February%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 3), IMO maart 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20220%20March%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 4), IMO april 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20221%20April%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2014 (28 april 2015),
IMO Doc. MSC.4/Circ.219/Rev.1 (2015).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 5), IMO mei 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20222%20May%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 6), IMO juni 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20223%20June%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships (12 juni 2015), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1333/Rev.1* (2015).

Revised Interim Recommendations for Flag States regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area (12 juni 2015), *IMO Doc. MSC.1/Circ.1406/Rev.3* (2015).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 7), IMO juli 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20224%20July%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 8), IMO augustus 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20225%20August%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

Djibouti Code of Conduct Newsletter 2015, IMO,
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20Newsletter%20%282015%29.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO september 2015,
http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/IMO%20WCA%20Strategy%20September%202015_English_final.pdf (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 9), IMO september 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20226%20September%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 10), IMO oktober 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20227%20October%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 11), IMO november 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20228%20November%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVII, no. 12), IMO december 2015,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20229%20December%202015.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

Revision to coordinates of the High Risk Area (HRA) (2 december 2015), *IMO Doc. Circular Letter No.3606* (2015).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 1), IMO januari 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20230%20January%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 2), IMO februari 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20231%20February%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 3), IMO maart 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20232%20March%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 4), IMO april 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20233%20April%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2015 (11 april 2016), *IMO Doc. MSC.4/Circ.232* (2016).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 5), IMO mei 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20234%20May%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 6), IMO juni 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20235%20June%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 7), IMO juli 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20236%20July%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 8), IMO augustus 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20237%20August%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 9), IMO september 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20238%20September%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 10), IMO oktober 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20239%20October%202016.pdf> (geraadpleegd op 16 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 11), IMO november 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20240%20November%202016.pdf> (geraadpleegd op 23 januari 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXVIII, no. 12), IMO december 2016,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20241%20December%202016.pdf> (geraadpleegd op 13 april 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXIX, no. 1), IMO januari 2017,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20242%20January%202017.pdf> (geraadpleegd op 13 april 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXIX, no. 2), IMO februari 2017,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20243%20February%202017.pdf> (geraadpleegd op 13 april 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXIX, no. 3), IMO maart 2017,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20244%20March%202017.pdf> (geraadpleegd op 13 april 2017).

Piracy: Note by the Secretariat (18 januari 2017), *IMO Doc. LEG 104/7*.

Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, Jeddah, 12 januari 2017, *IMO Doc. C 118/14* (2017).

Protection of Vital Shipping Lanes: Revised Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area – Note by the Secretary-General (23 maart 2017), *IMO Doc. C 118/14* (2017).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2016 (30 maart 2017), *IMO Doc. MSC.4/Circ.245* (2017).

International Maritime Organization (IMO) Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa, IMO april 2017,
http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/WCA%20Strategy_English_April%202017.pdf (geraadpleegd op 3 augustus 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXIX, no. 4), IMO april 2017,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20245%20April%202017.pdf> (geraadpleegd op 13 april 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXIX, no. 5), IMO mei 2017,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20246%20May%202017.pdf> (geraadpleegd op 13 april 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXIX, no. 6), IMO juni 2017,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20247%20June%202017.pdf> (geraadpleegd op 13 april 2017).

IMO Current Awareness Bulletin (volume XXIX, no. 7), IMO juli 2017,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20248%20July%202017.pdf> (geraadpleegd op 13 april 2017).

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2017 (16 april 2018), *IMO Doc. MSC.4/Circ.258* (2018).

1.3 EU-documenten

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over “Piraterij op zee: een krachtiger EU-optreden” (initiatiefadvies), *P.B. C 76/15* van 14 maart 2013.

Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Bouwstenen voor de strategische respons van de EU op de problemen in de Golf van Guinee, Brussel, 18 december 2013, JOIN(2013) 31.

Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement en de Raad - Voor een open en veilig mondiaal maritiem domein: onderdelen voor een maritieme veiligheidsstrategie van de Europese Unie, Brussel, 6 maart 2014, JOIN(2014) 9.

Strategie van de Europese Unie voor maritieme veiligheid, Brussel, 24 juni 2014, 11205/14.

EU-strategie voor maritieme veiligheid (EUSMV) – actieplan, Brussel, 16 december 2014, 17002/14.

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de EU-strategie voor maritieme veiligheid, *P.B. C 458/61* van 19 december 2014.

Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Golf van Guinee 2015-2020, Brussel, 16 maart 2015, 7168/15.

Conclusies van de Raad over het actieplan voor de Hoorn van Afrika 2015-2020, Brussel, 26 oktober 2015, 13363/15.

1.4 CGPCS-documenten

Communique Fifteenth Plenary Session Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, CGPCS, 11-14 november 2013, http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/03/Communique_15th_Plenary.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, maart 2014, http://eeas.europa.eu/cfsp/cgpsc/pdf/cgpcs_newsletter_march_2014_en.pdf (geraadpleegd op 8 oktober 2014).

Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2014, http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2014/05/CGPCS_Newsletter_May_2014.pdf (geraadpleegd op 8 oktober 2014).

Communique Sixteenth Plenary Session Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, CGPCS, 14 mei 2014, http://www.eeas.europa.eu/statements/docs/2014/140516_02_en.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Statement by EU Deputy Secretary General Maciej Popowski, Chair of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, on the release of eleven innocent seafarers in Somalia on 7 June 2014, CGPCS, 7 juni 2014, https://eeas.europa.eu/statements/docs/2014/140612_03_en.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, september 2014, http://eeas.europa.eu/cfsp/cgpsc/docs/20140903_cgpcs_newsletter_september.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Communique Seventeenth Plenary Session Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, CGPCS, 28 oktober 2014, <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/11/Communique-17th-Plenary-FINAL.pdf> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, december 2014, <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/12/CGPCS-Newsletter-December-2014.pdf> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, maart 2015, <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/03/CGPCS-Newsletter-March-20152.pdf> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

CGPCS Meeting on a recommendation for a review of the High Risk Area: Summary of the Chair, CGPCS, 27 maart 2015, http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/03/2015_Summary-of-the-Chair_HRA-meeting.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, mei 2015, http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/05/20150511_CGPCS-Newsletter-May-Vers2-2.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Communique Eighteenth Plenary Session Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia, CGPCS, 8 juli 2015, <https://www.state.gov/t/pm/rls/othr/misc/245002.htm> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, oktober 2015, http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2016/01/20151008_CGPCS-Newsletter-October.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Communique Nineteenth Plenary Session Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, CGPCS, 31 mei – 3 juni 2016, <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2016/07/Communique-of-the-19th-Plenary-of-the-CGPCS.pdf> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Contact Group on Piracy Newsletter, CGPCS, oktober 2016, http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2016/10/20161012_CGPCS-Newsletter-October-v3.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

1.5 IMB-documenten

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2007, IMB, januari 2008, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 6 februari 2013).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2008, IMB, januari 2009, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 6 februari 2013).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2009, IMB, januari 2010, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 6 februari 2013).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2010, IMB, januari 2011, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 6 februari 2013).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2011, IMB, januari 2012, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 6 februari 2013).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2012, IMB, januari 2013, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 6 februari 2013).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2013, IMB, januari 2014, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 26 januari 2014).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2014, IMB, januari 2015, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 20 januari 2015).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2015, IMB, januari 2016, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 3 februari 2016).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2016, IMB, januari 2017, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2017, IMB, januari 2018, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (geraadpleegd op 10 april 2018).

1.6 Overige documenten

Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks upon the United States, 22 juli 2004, <http://govinfo.library.unt.edu/911/report/index.htm> (geraadpleegd op 7 december 2016).

Abuja Declaration on Maritime Transport in Africa, Afrikaanse Unie, 29 juni 2007, <http://archive.au.int/collect/oauounc/import/English/EX%20CL%20349%20%28XI%29%20 E.PDF> (geraadpleegd op 22 januari 2018).

Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-regional Integrated Coast Guard Function Network in West and Central Africa, Dakar, 31 juli 2008, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/MOWCA%20MOU%20Final%20%20doc%20sg.doc> (geraadpleegd op 1 augustus 2017).

Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict, Montreux, 17 september 2008, <http://www.icrc.org/eng/resources/documents/misc/montreux-document-170908.htm> (geraadpleegd op 15 februari 2013).

Memorandum of Understanding on the Conditions of Transfer of Suspected Pirates and Armed Robbers and Seized Property to the Republic of Kenya, UK-Kenya, 11 december 2008.

Memorandum of Understanding Concerning the Conditions of Transfer of Suspected Pirates and Armed Robbers and Seized Property in the Western Indian Ocean, the Gulf of Aden, and the Red Sea, U.S.-Kenya, 16 januari 2009.

Port Security Advisory: Guidance on Self-Defense or Defense of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters, U.S. Department of Homeland Security – United States Coast Guard, 18 juni 2009, https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Port_Security_Advisory_3-09_Self_Defense.pdf (geraadpleegd op 7 maart 2017).

African Maritime Transport Charter, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009, http://www.africa-union.org/root/au/documents/treaties/Text/AFRICAN_MARITIME_TRANSPORT.pdf (geraadpleegd op 18 februari 2013).

Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009, http://pages.au.int/sites/default/files/Durban%20resolution_0.pdf (geraadpleegd op 18 februari 2013).

Plan of Action Maritime Transport, Afrikaanse Unie, 16 oktober 2009, <http://pages.au.int/sites/default/files/Plan%20of%20action%20Maritime.pdf> (geraadpleegd op 18 februari 2013).

A. J. Shapiro, Keynote Address to American University Law Review Symposium (Counter-Piracy Policy: Delivering Judicial Consequences), 31 maart 2010.

UK House of Lords - European Parliament Committee Combating Somali Piracy: The EU's Naval Operation Atalanta: Twelfth Report of Session 2009/10, H.L. Paper 103 van 14 april 2010.

J. D. Gasgawa, Learning Exchange Program - National Experiences and Challenges in Prosecuting Piracy Cases: Seychelles, december 2011.

UK House of Commons - Foreign Affairs Committee, Piracy off the Coast of Somalia: Tenth Report of Session 2010-12, H.C. 1318 van 5 januari 2012.

Executive Summary Maritime Safety and Security in West and Central Africa Seminar (27-29 March 2012 - Cotonou, Benin), Africa Center for Strategic Studies, 29 maart 2012, <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2012/04/Executive-Summary-MSS-Benin.pdf> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

African Union (Draft) Model National Law on Universal Jurisdiction over International Crimes (African Union Meeting of Government Experts and Ministers of Justice/Attorneys General on Legal Matters, 7-15 May 2012), *AU Doc. EXP/MIN/Legal/VI* (2012).

Decision on the African Union Model National Law on Universal Jurisdiction over International Crimes (African Union 21st Ordinary Session Executive Council, 9-13 July 2012), *AU Doc. EX. CL/731 (XXI) c* (2012).

Standards for Private Maritime Security Company (PMSC) Accreditation, Security Association for the Maritime Industry, 6 augustus 2012, http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/sami_standard_executive_summary.pdf (geraadpleegd op 1 maart 2013).

Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region, ICS, 21 december 2012, <http://www.ics-shipping.org/Interim%20Guidelines%20for%20Owners,%20Operators%20and%20Masters%20for%20Protection%20against%20Piracy%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea%20Region.pdf> (geraadpleegd op 21 februari 2013).

Maritime Security in the Gulf of Guinea: Report of the conference held at Chatham House, London, 6 December 2012, Chatham House, maart 2013, https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Code of Conduct concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa, Yaoundé, 25 juni 2013, http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct_signed_from_ECOWAS_site.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

Declaration of the Heads of State and Government on Maritime Safety and Security of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain, Yaoundé, 25 juni 2013, <http://pages.au.int/sites/default/files/Declaration%20of%20the%20Heads%20of%20State%20and%20Government%20on%20Maritime%20Safety%20and%20Security.pdf> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Memorandum of Understanding among the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC) on Maritime Safety and Security in Central and West Africa, Yaoundé, 25 juni 2013, <http://pages.au.int/sites/default/files/MEMORANDUM%20%20VERSION%20ANGLAISE.pdf> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Somali Maritime Resource and Security Strategy, Mogadishu, september 2013, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SomaliMaritimeStrategyFINAL.pdf> (geraadpleegd op 23 juni 2017).

2050 Africa's Integrated Maritime Strategy, Afrikaanse Unie, 31 januari 2014, http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20%28Eng%29_0.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region, ICS, oktober 2014, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Guidelines_for_protection_against_Piracy_in_the_Gulf_of_Guinea_Region.pdf (geraadpleegd op 8 januari 2015).

Special Report Maritime Crime Figures for 2014, Dryad Maritime, januari 2015, <http://www.dryadmaritime.com/maritime-operations/wp-content/uploads/Special-Advisory-Crime-Figures-Report.pdf> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

SAMI Members Briefing - Making Sense of Maritime Security: West Africa, Security Association for the Maritime Industry, april 2015, <http://www.seasecurity.org/resources/making-sense-of-maritime-security-the-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 6 oktober 2015).

Special Report Maritime Crime Figures for 2015, Dryad Maritime, januari 2016, <http://www.dryadmaritime.com/maritime-crime-figures-for-2015/> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

Guidelines on Cyber Security onboard Ships, ICS, februari 2016, https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Guidelines_on_cyber_security_onboard_ships_version_1-1_Feb2016.pdf (geraadpleegd op 13 maart 2017).

Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region (Version 2), ICS, juni 2016, <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/011014-gog-guidelines-revised-version-for-release-2432EF577EBB.pdf> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter), Afrikaanse Unie, 15 oktober 2016, https://au.int/sites/default/files/treaties/33128-treaty-0060_-_lome_charter_e.pdf (geraadpleegd op 25 mei 2018).

2. Nieuwsartikels

“India Show the Way in Piracy Battle”, Asia Times, 27 februari 2003, http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/EB27Df01.html (geraadpleegd op 12 november 2014).

“Sea piracy hits record high”, CNN, 28 januari 2004, <http://edition.cnn.com/2004/WORLD/asiapcf/01/27/pirates/index.html> (geraadpleegd op 14 oktober 2012).

“Piracy report says Nigerian waters the most deadly”, IRIN, 24 april 2004, <http://www.irinnews.org/Report/50843/NIGERIA-Piracy-report-says-Nigerian-waters-the-most-deadly> (geraadpleegd op 14 oktober 2012).

“NATO, European Command Working in Africa”, American Forces Press Service, 31 oktober 2005, <http://www.eucom.mil/article/21422/NATO-US-European-Command-working-Africa> (geraadpleegd op 19 oktober 2012).

“Protecting the World’s Economic Arteries”, New York Times, 23 november 2005, http://www.nytimes.com/2005/11/23/opinion/23iht-edweiss.html?_r=0 (geraadpleegd op 19 oktober 2012).

“Nigerian Militants Reiterate Demands as They Show Off American Hostage”, New York Times, 20 februari 2006, http://www.nytimes.com/2006/02/26/world/africa/26iht-nigeria.html?_r=0 (geraadpleegd op 19 oktober 2012).

“Armed Group Shuts Down Part of Nigeria’s Oil Output”, New York Times, 25 februari 2006, <http://www.nytimes.com/2006/02/25/international/africa/25hostages.html> (geraadpleegd op 19 oktober 2012).

“Pirates can claim UK asylum”, The Sunday Times, 13 april 2008, http://www.thesundaytimes.co.uk/sto/news/uk_news/article84478.ece (geraadpleegd op 7 oktober 2013).

“Coalition warships set up Maritime Security Patrol area in the Gulf of Aden”, ICC, 26 augustus 2008, <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/coalition-warships-set-up-maritime-security-patrol-area-in-the-gulf-of-aden/> (geraadpleegd op 5 maart 2018).

“Danish Warship Absalon is a Nightmare to Somali Pirates”, Marinebuzz, 23 september 2008, <http://www.marinebuzz.com/2008/09/23/danish-warship-absalon-is-a-nightmare-to-somali-pirates/> (geraadpleegd op 8 december 2016).

“Somali pirates living the high life”, BBC News, 28 oktober 2008, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7650415.stm> (geraadpleegd op 5 oktober 2017).

“India sinks Somali pirate ship”, BBC News, 19 november 2008, http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/7736885.stm (geraadpleegd op 10 januari 2017).

“Pirates exploit confusion about international law”, Wall Street Journal, 19 november 2008, <http://www.wsj.com/articles/SB122705719422839565> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Red Sea nations condemn pirates, vow action”, CNN, 20 november 2008, <http://edition.cnn.com/2008/WORLD/africa/11/20/gulf.states.pirates/index.html> (geraadpleegd op 16 december 2014).

“Prosecuting Captured Somali Pirates Poses Challenges”, Fox News, 26 november 2008, <http://www.foxnews.com/story/2008/11/26/prosecuting-captured-somali-pirates-poses-challenges.html> (geraadpleegd op 16 december 2014).

“On the Lawless Seas, It’s Not Easy Putting Somali Pirates in the Dock”, Wall Street Journal, 12 december 2008, <http://www.wsj.com/articles/SB122903542171799663> (geraadpleegd op 3 december 2014).

“Combating the Scourge of Piracy”, U.S. Department of State, 16 december 2008, <https://2001-2009.state.gov/secretary/rm/2008/12/113269.htm> (geraadpleegd op 26 juli 2017).

“Maritime security: protecting maritime transport from piracy”, Europese Unie, 21 januari 2009, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-09-83_en.pdf (geraadpleegd op 3 december 2014).

“Hostage killed as French storm yacht held by Somali pirates”, The Guardian, 11 april 2009, <http://www.theguardian.com/world/2009/apr/10/hostage-killed-as-french-storm-pirate-yacht> (geraadpleegd op 20 januari 2015).

“Attorneys File Suit in Germany on Behalf of Alleged Pirates”, Der Spiegel, 15 april 2009, <http://www.spiegel.de/international/europe/seeking-a-fair-trial-attorneys-file-suit-in-germany-on-behalf-of-alleged-pirates-a-619103.html> (geraadpleegd op 8 december 2016).

“The Gulf of Guinea: A clear and present danger – The Americans are trying to fend off pirates in west Africa too”, The Economist, 16 april 2009, <http://www.economist.com/node/13496711> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“How Somalia’s Fishermen Became Pirates”, Time, 18 april 2009, <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1892376,00.html> (geraadpleegd op 5 oktober 2017).

“The West Turns to Kenya as Piracy Criminal Court”, New York Times, 24 april 2009, <http://www.nytimes.com/2009/04/24/world/africa/24kenya.html> (geraadpleegd op 3 november 2015).

“French Navy Frees Suspected Somali Pirates”, Times of Malta, 2 mei 2009, <http://www.timesofmalta.com/articles/view/20090502/world/french-navy-frees-suspected-somali-pirates.255243> (geraadpleegd op 5 december 2014).

“Somali pirates embrace capture as route to Europe”, The Telegraph, 19 mei 2009, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/5350183/Somali-pirates-embrace-capture-as-route-to-Europe.html> (geraadpleegd op 19 september 2014).

“Chasing the Somali piracy money trail”, BBC News, 24 mei 2009, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8061535.stm> (geraadpleegd op 4 oktober 2017).

“HMS Portland Intercepts, Disarms Pirates”, Navy News Service, 2 juni 2009, http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=45890 (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Southern African Joint Surveillance Patrol Gets Tough on Illegal Fishers”, Stop Illegal Fishing, 20 augustus 2009, <https://stopillegalfishing.com/news-articles/southern-african-joint-surveillance-patrol-gets-tough-on-illegal-fishers-5/> (geraadpleegd op 19 september 2014).

“Spain to Free Young Somali Pirate Suspect”, Reuters, 20 oktober 2009, <http://af.reuters.com/article/topNews/idAFJOE59J0K620091020> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Navy regularly releases Somali pirates, even when caught in the act”, The Telegraph, 29 november 2009, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/6684210/Navy-regularly-releases-Somali-pirates-even-when-caught-in-the-act.html> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Somali Sea Gangs Lure Investors at Pirate Lair”, Reuters, 1 december 2009, <https://www.reuters.com/article/us-somalia-piracy-investors/somali-sea-gangs-lure-investors-at-pirate-lair-idUSTRE5B01Z920091201> (geraadpleegd op 4 oktober 2017).

“Pirates take new territory: West African Gulf of Guinea”, The Christian Science Monitor, 15 januari 2010, <http://www.csmonitor.com/World/Africa/2010/0115/Pirates-take-new-territory-West-African-Gulf-of-Guinea> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Navy Gives Somali Pirates Food and Water... Then Lets Them Sail off Scott Free”, Mail Online, 27 januari 2010, <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1246300/Navy-gives-pirates-food-water--lets-sail-scot-free.html> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“AG queried over Kenya's role on piracy cases”, Daily Nation, 30 maart 2010, <http://www.nation.co.ke/news/AG-queried-over-Kenya-role-in-piracy-cases/1056-889516-7deajpz/index.html> (geraadpleegd op 22 augustus 2017).

“Legal limbo awaits Somali pirates”, Wall Street Journal, 6 mei 2010, <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052748703961104575225810196963690> (geraadpleegd op 7 december 2016).

“Freed Pirates May Have Drowned”, Wall Street Journal, 12 mei 2010, <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052748703565804575238182744677948> (geraadpleegd op 15 januari 2015).

“Dutch Court begins Europe’s first Somali Pirate Trial”, Jurist, 25 mei 2010, <http://www.jurist.org/paperchase/2010/05/dutch-court-begins-europes-first-somali-pirate-trial.php> (geraadpleegd op 3 november 2015).

“Piracy Trial Starts in the Netherlands”, The Guardian, 25 mei 2010, <https://www.theguardian.com/world/2010/may/25/somalis-piracy-trial-netherlands> (geraadpleegd op 3 november 2015).

“International Law ‘No Solution To Piracy’”, International Justice Tribune, 2 juni 2010, <https://www.justicetribune.com/articles/international-law-no-solution-piracy> (geraadpleegd op 3 november 2015).

“Somalia begins construction on Puntland navy base”, Naval Technology, 2 juni 2010, <http://www.naval-technology.com/news/news86686.html> (geraadpleegd op 14 juli 2017).

“Pirates get 5 years in prison in first trial in Europe”, CNN, 17 juni 2010, <http://edition.cnn.com/2010/WORLD/europe/06/17/netherlands.pirate.trial/> (geraadpleegd op 3 november 2015).

“Kenya Court Acquits 17 on Piracy Charges”, Jurist, 5 november 2010, <http://www.jurist.org/paperchase/2010/11/kenya-court-acquits-17-on-piracy-charges.php> (geraadpleegd op 6 november 2015).

“Kenya court frees 17 Somali pirates”, Capital News, 5 november 2010, <http://www.capitalfm.co.ke/news/2010/11/kenyan-court-freessomali-pirates/> (geraadpleegd op 2 juni 2014).

“Kenya court frees 17 suspected Somali pirates”, Associated Press, 5 november 2010, http://archive.boston.com/news/world/africa/articles/2010/11/05/kenyan_court_frees_17_suspected_somali_pirates/ (geraadpleegd op 2 juni 2014).

“Somalische piraat ‘001’ naar Belgische cel”, De Standaard, 3 december 2010, <http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=773366A6&word=piraat+001> (geraadpleegd op 2 december 2012).

“INTERPOL European Commission-funded project to assist East African police fight maritime piracy”, INTERPOL, 15 februari 2011, <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2011/PRO13> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Somali Pirate Muse Gets 34-year Prison Sentence for Indian Ocean Hijacking”, Bloomberg, 16 februari 2011, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2011-02-16/somali-pirate-muse-gets-34-year-prison-sentence-for-indian-ocean-hijacking> (geraadpleegd op 12 december 2016).

“Justice served”, Maritime Security Review, 20 februari 2011, <http://www.marsecreview.com/2011/02/justice-served/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Cameroon, Nigeria see possible joint patrol in Gulf of Guinea”, Automated Trader, 21 februari 2011, <http://www.automatedtrader.net/real-time-dow-jones/48154/cameroon--nigeria-see-possible-joint-patrol-in-gulf-of-guinea-report> (geraadpleegd op 26 oktober 2012).

“The legal challenges of prosecuting pirates”, Somalia Report, 26 februari 2011, http://piracyreport.com/index.php/post/131/The_Legal_Challenges_of_Prosecuting_Pirates (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Gulf of Guinea needs regional anti-piracy strategy”, Republic of Togo, 29 februari 2011, <http://www.republicoftogo.com/Toutes-les-rubriques/In-English/Gulf-of-Guinea-needs-regional-anti-piracy-strategy> (geraadpleegd op 14 oktober 2012).

“Why High-Seas Piracy Is Here To Stay”, Reuters, 4 maart 2011, <http://blogs.reuters.com/bernddebusmann/2011/03/04/why-high-seas-piracy-is-here-to-stay/> (geraadpleegd op 24 mei 2017).

“14 Indicted for Piracy over US Yacht Killings”, NBC News, 10 maart 2011, http://www.nbcnews.com/id/42007399/ns/us_news-crime_and_courts/t/indicted-piracy-over-us-yacht-killings/#.WFEXSXqHik4 (geraadpleegd op 5 december 2016).

“New radar system improves Nigerian maritime capability”, United States Africa Command, 15 maart 2011, <http://www.africom.mil/Newsroom/Article/8075/new-radar-system-improves-nigerian-maritime-capabi> (geraadpleegd op 5 maart 2014).

“25 of 61 pirates arrested by navy at sea are children below 15 years”, The Times of India, 17 maart 2011, <http://timesofindia.indiatimes.com/india/25-of-61-pirates-arrested-by-Navy-at-sea-are-children-below-15-yrs/articleshow/7723224.cms> (geraadpleegd op 23 mei 2017).

“Life sentence”, Maritime Security Review, 20 maart 2011, <http://www.marsecreview.com/2011/08/life-sentence-3/> (geraadpleegd op 19 september 2014).

“Torture? Execution?: German justice through the eyes of a Somali pirate”, Der Spiegel, 7 april 2011, <http://www.spiegel.de/international/world/torture-execution-german-justice-through-the-eyes-of-a-somali-pirate-a-755340.html> (geraadpleegd op 19 september 2014).

“Pampered pirates: Royal Navy seizes 17 armed Somalis, gives them halal meat and nicotine patches... then sets them free”, Mail Online, 12 april 2011, <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1375884/Pampered-pirates-Royal-Navy-seizes-17-armed-Somalis-gives-halal-meat-nicotine-patches--sets-free.html> (geraadpleegd op 9 augustus 2017).

“Call for changes to SOLAS to suppress piracy at sea”, SeaNews, 6 mei 2011, <http://www.seanews.com.tr/article/PIRACY/61175/SOLAS-Change/> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Pirates somaliens du Carré d’As: Appel du parquet de Paris, vers un nouveau procès”, AFP, 12 mei 2011, <http://www.jeuneafrique.com/depeches/61951/politique/pirates-somaliens-du-carre-das-appel-du-parquet-de-paris-vers-un-nouveau-proces/> (geraadpleegd op 7 december 2016).

“Tests on Pirates to Determine Age”, The Times of India, 21 juni 2011, <http://timesofindia.indiatimes.com/city/mumbai/Tests-on-pirates-to-determine-age/articleshow/8930959.cms> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Tien jaar cel voor piraat 001”, De Standaard, 30 juni 2011, <http://www.standaard.be/cnt/3h3c2p3l> (geraadpleegd op 16 september 2014).

“CSI Somalia”, Maritime Security Review, 30 juni 2011, <http://www.marsecreview.com/2011/06/csi-somalia/> (geraadpleegd op 2 december 2014).

“Seminar focuses on maritime safety and security in West and Central Africa”, Africom, 21 juli 2011, <http://www.africom.mil/Newsroom/Article/8482/seminar-focuses-on-maritime-safety-and-security-in> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

“West Africa piracy threat rising to Somali level”, Associated Press, 11 augustus 2011, http://seattletimes.com/html/business/technology/2015880830_apafwestafricapiracy.html (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Piracy off west Africa increases sharply”, The Guardian, 12 augustus 2011, <http://www.guardian.co.uk/world/2011/aug/12/piracy-west-africa-increase-somalia> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Steps towards an integrated African Coastguard”, Defence iQ, 16 augustus 2011, <http://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/how-far-are-we-from-an-integrated-african-coastguard/> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

“Press statement on piracy, maritime armed robbery in the Gulf of Guinea”, United Nations Security Council – Department of Public Information, 30 augustus 2011, <http://www.un.org/News/Press/docs//2011/sc10372.doc.htm> (geraadpleegd op 26 oktober 2012).

“West Africa: Joint action against piracy”, IPS, 25 september 2011, <http://tadegnon.info/?p=284> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Tough time for pirates, sea robbers as Navy gears up for war”, Vanguard, 4 oktober 2011, <http://www.vanguardngr.com/2011/10/tough-time-for-pirates-sea-robbers-as-navy-gears-up-for-war/> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

“Fighting Piracy in the Gulf of Guinea: A Defence Correspondent’s Account of Exercise Obangame 2011”, People’s Daily, 5 oktober 2011, <https://beegeagle.wordpress.com/2011/10/05/fighting-piracy-in-the-gulf-of-guinea-a-defence-correspondents-account-exercise-obangame-2011> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

“Gulf of Guinea Piracy Briefing”, What’s In Blue, 18 oktober 2011, <http://www.whatsinblue.org/2011/10/gulf-of-guinea-piracy-briefing.php> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Adoption of Piracy in the Gulf of Guinea Resolution”, What’s In Blue, 31 oktober 2011, <http://www.whatsinblue.org/2011/10/adoption-of-piracy-in-the-gulf-of-guinea-resolution.php> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Council conclusions on the Horn of Africa – A Strategic Framework for the Horn of Africa”, Europese Unie, 14 november 2011, http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/126052.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).

“As piracy in west Africa increases, risks on land grow”, The National, 17 november 2011, <http://www.thenational.ae/thenationalconversation/comment/as-piracy-in-west-africa-increases-risks-on-land-grow#full> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Piracy increasing off West African coast”, FreightWatch, 18 november 2011, <http://www.freightwatchintl.com/intelligencecenter/securitynews/piracy-increasing-west-african-coast> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Somali Pirates Jailed in France for Kidnapping Couple”, BBC News, 30 november 2011, <http://www.bbc.com/news/world-africa-15976883> (geraadpleegd op 14 december 2016).

“French Support Boosts INTERPOL’s Global Efforts against Maritime Piracy”, INTERPOL, 8 december 2011, <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2011/PR102> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Failure to prosecute pirates beggars belief, say MPs as it’s revealed 90% of all suspects are freed without trial”, Mail Online, 5 januari 2012, <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2082450/Failure-prosecute-pirates-beggars-belief-say-MPs-revealed-90-suspects-freed-trial.html> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“JTF rebrands to Operation Pulo Shield”, The Nation, 17 januari 2012, <http://www.thenationonlineng.net/2011/index.php/news/33515-jtf-rebrands-to-operation-pulo-shield.html> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

“Cameroon Acquires Anti-Piracy Boats”, Maritime Security Review, 17 januari 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/01/cameroon-acquires-anti-piracy-boats/> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Seychelles refuse to take Somali pirates held by Danes”, Reuters, 18 januari 2012, <http://www.reuters.com/article/2012/01/18/ozatp-denmark-somalia-pirates-idAFJOE80H00K20120118> (geraadpleegd op 8 januari 2014).

“German Prosecutor Urges Jail in Somali Piracy Trial”, Reuters, 25 januari 2012, <http://af.reuters.com/article/somaliaNews/idAFL5E8CP3HR20120125> (geraadpleegd op 7 december 2016).

“UK Foreign Affairs: Analysis of Pirate ‘Catch and Release’ off the Coast of Somalia [Report]”, gCaptain, 26 januari 2012, <http://gcaptain.com/foreign-affairs-analysis-pirate/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Threats to Peace and Security in West Africa and the Sahel Region”, Security Council Report, 31 januari 2012, http://www.securitycouncilreport.org/monthly-forecast/2012-02/lookup_c_glKWLeMTIsG_b_7966245.php (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“SA, Mozambique, Tanzania sign agreement on maritime security”, SABC News, 8 februari 2012, <http://www.sabc.co.za/news/a/bf869a804a16d413aba7fb539151daea/SA,-Mozambique,-Tanzania-sign-agreement-on-maritime-security-20120802> (geraadpleegd op 24 juli 2017).

“Piracy in Africa's Gulf of Guinea leaves 2 dead”, GlobalPost, 13 februari 2012, <http://www.globalpost.com/dispatches/globalpost-blogs/africa-emerges/piracy-the-gulf-guinea-leaves-2-dead> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Britain’s Anti-Piracy ‘Conveyor Belt’ Stretches from Somalia to Seychelles and Back”, The Telegraph, 21 februari 2012, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/seychelles/9097009/Britains-anti-piracy-conveyor-belt-stretches-from-Somalia-to-Seychelles-and-back.html> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Debate on Gulf of Guinea Piracy”, What’s In Blue, 26 februari 2012, <http://www.whatsinblue.org/2012/02/debate-on-gulf-of-guinea-piracy.php> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Piracy threatens West Africa oil expansion”, AFP, 27 februari 2012, <http://www.rawstory.com/rs/2012/02/27/piracy-threatens-west-africa-oil-expansion/> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“UN says piracy off Africa's west coast increasing”, The Guardian, 28 februari 2012, <http://www.guardian.co.uk/world/feedarticle/10116382> (geraadpleegd op 14 oktober 2012).

“Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea”, The Christian Science Monitor, 28 februari 2012, <http://www.csmonitor.com/World/Africa/2012/0228/Next-pirate-hot-spot-the-Gulf-of-Guinea> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“China calls for co-op to tackle Guinea Gulf piracy”, China Daily, 28 februari 2012, http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-02/28/content_14709018.htm (geraadpleegd op 23 oktober 2012).

“West Africa: Piracy on the rise”, allAfrica, 1 maart 2012, <http://allafrica.com/stories/201203011423.html> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“MEND attacks worsen piracy in Gulf of Guinea”, Sunday Tribune, 4 maart 2012, <http://tribune.com.ng/sun/news/6591-mend-attacks-worsen-piracy-in-gulf-of-guinea-nigeria-coast-rated-second-to-somalis-trans-national-mafia-fingered> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Seychelles Pleads for End to Pirate Prisoner Overcrowding”, Mail & Guardian, 5 maart 2012, <http://mg.co.za/article/2012-03-05-seychelless-plead-for-end-to-pirate-prisoner-overcrowding> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Nigerian waterways security controversy”, Maritime Security Review, 5 maart 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/03/nigerian-waterways-security-controversy/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“C’River restates need for Nigeria, Cameroon joint patrol”, Punch, 8 maart 2012, <http://www.punchng.com/news/c-river-restates-need-for-nigeria-cameroon-joint-patrol> (geraadpleegd op 21 februari 2013).

“Ten Years, \$900m, One Verdict: Does The ICC Cost Too Much”, BBC News, 14 maart 2012, <http://www.bbc.com/news/magazine-17351946> (geraadpleegd op 13 juni 2017).

“West Africa is a new hot spot for violence on the seas”, GlobalPost, 16 maart 2012, <http://www.globalpost.com/dispatch/news/regions/africa/nigeria/120308/pirates-west-africa-oil> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Benin and Nigeria deemed high risk areas”, Lloyd’s List, 20 maart 2012, <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article394104.ece> (geraadpleegd op 21 oktober 2012).

“Gulf of Guinea piracy increases amid unrest and rising oilprices”, Oilprice, 20 maart 2012, <http://oilprice.com/Energy/Energy-General/Gulf-of-Guinea-Piracy-Increases-Amid-Unrest-and-Rising-Oil-Prices.html> (geraadpleegd op 20 oktober 2012).

“EU expands Somali pirate mission to include attacks on land bases”, The Guardian, 23 maart 2012, <http://www.theguardian.com/world/2012/mar/23/somalia-pirate-mission-expanded-eu> (geraadpleegd op 5 december 2013).

“Maritime Transport: Seminar to strengthen the fight against piracy and armed robbery”, Europese Unie, 28 maart 2012, [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-12-223_en.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-223_en.htm?locale=en) (geraadpleegd op 18 februari 2013).

“ECCAS, ECOWAS take steps to counter piracy, robbery and sea and illegal maritime activities”, Africom, 2 april 2012, <http://www.africom.mil/Newsroom/Article/8884/eccas-ecowas-take-steps-to-counter-piracy-robbery-> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

“Laws and Guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?”, The Economist, 14 april 2012, <http://www.economist.com/node/21552553/> (geraadpleegd op 11 oktober 2012).

“Piracy increasing in West Africa, latest reports show”, ICC Commercial Crime Services, 23 april 2012, <http://www.icc-ccs.org/news/737-piracy-increasing-in-west-africa-latest-report-shows> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Maritime industry worried over rising Nigerian pirate attacks”, Business Line, 24 april 2012, http://www.thehindubusinessline.com/industry-and-economy/logistics/article3349827.ece?homepage=true&ref=wl_home (geraadpleegd op 14 oktober 2012).

“Shooting to Kill Pirates Risks Blackwater Moment”, Bloomberg, 9 mei 2012, <https://www.bloomberg.com/news/2012-05-08/shooting-to-kill-pirates-risks-blackwater-moment.html/> (geraadpleegd op 21 februari 2013).

“BIMCO – ISO join forces to establish PMSC standards”, BIMCO News, 8 mei 2012, [https://www.bimco.org/en/News/2012/05/08 BIMCO ISO join forces to establish PMSC Standards.aspx](https://www.bimco.org/en/News/2012/05/08_BIMCO_ISO_join_forces_to_establish_PMSC_Standards.aspx) (geraadpleegd op 21 februari 2013).

“Reders mogen wapens inzetten tegen piraten”, De Standaard, 9 mei 2012, http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF20120509_017 (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Maritime piracy investigations boosted by INTERPOL and NATO framework on information sharing”, Interpol, 9 mei 2012, <http://www.interpol.int/News-and-media/News-media-releases/2012/PR041> (geraadpleegd op 15 oktober 2012).

“Statement by the spokesperson of EU High Representative Catherine Ashton following the disruption of pirate logistical dumps in Somalia by EU Naval Force – Operation Atalanta”, Europese Unie, 15 mei 2012, http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/130252.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“Toughening its stand, European Union sends forces to strike Somali pirate base”, New York Times, 15 mei 2012, <http://www.nytimes.com/2012/05/16/world/africa/european-forces-strike-pirate-base-in-somalia.html> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Piracy Trial of Six Somalis Opens in Paris”, BBC News, 22 mei 2012, <http://www.bbc.com/news/world-europe-18162503> (geraadpleegd op 7 december 2016).

“INTERPOL Assistance Leads to First Extradition from Seychelles of Suspected Maritime Pirate”, INTERPOL, 25 mei 2012, <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2012/N20120525> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Private security guards need to be ISO certified”, Ocean Protection Services, 25 mei 2012, <http://www.oceanprotectionservices.com/articles/?p=1713> (geraadpleegd op 12 november 2012).

“Ghana to provide electronic surveillance of coastline”, Government of Ghana Information Centre, 4 juni 2012, <http://www.ghana.gov.gh/index.php/news/features/13391-ghana-to-provide-electronic-surveillance-of-coastline> (geraadpleegd op 21 februari 2013).

“Monitoring Ghana’s Coast”, Maritime Security Review, 7 juni 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/06/monitoring-ghanas-coast/> (geraadpleegd op 21 februari 2013).

“Wapens toestaan tegen piraten in Oost- en West-Afrika”, NOS, 12 juni 2012, <http://www.nuij.nl/algemeen/wapens-toestaan-tegen-piraten-bij-oost-en-west.17456978.lynkx#axzz28Q82H7BM> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“UK debates revised rules on use of force against pirates”, Lloyd’s List, 15 juni 2012, <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article400843.ece> (geraadpleegd op 15 oktober 2012).

“Piracy hits an all-time low, but why?”, Lloyd’s List, 21 juni 2012, <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article401275.ece> (geraadpleegd op 15 oktober 2012).

“Commercial anti-piracy protection scheme to launch within weeks”, Lloyd’s List, 25 juni 2012, <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article401533.ece> (geraadpleegd op 15 oktober 2012).

“Landmark Somali Pirate Trial Climaxes”, The Italian Insider, 3 juli 2012, <http://www.italianinsider.it/?q=node/1084> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Togo implements new anti-piracy measures”, Gard Alert, 4 juli 2012, <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/20651727/Gard%20Alert%20Togo%20implements%20new%20anti-piracy%20measures.pdf> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

“St. Anthony – Enrica Lexie Case”, Maritime Security Review, 4 juli 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/07/st-anthony-enrica-lexie-case/> (geraadpleegd op 18 mei 2018).

“Prosecuting pirates”, Maritime Security Review, 10 juli 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/07/prosecuting-pirates/> (geraadpleegd op 8 december 2016).

“Forse daling wereldwijde piraterij”, De Standaard, 16 juli 2012, http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF20120716_092 (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Jonathan Gives ‘Tompson’ Contract To Supply 20 Marine Patrol Vessels To Navy”, Sahara Reporters, 24 juli 2012, <http://saharareporters.com/news-page/jonathan-gives-%E2%80%99tompson%E2%80%99-contract-supply-20-marine-patrol-vessels-navy> (geraadpleegd op 25 oktober 2012).

“70% of West Africa’s illegal weapons are in Nigeria”, Daily Times, 29 juli 2012, <http://dailytimes.com.ng/article/70-west-africas-illegal-weapons-are-nigeria> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Seychelles sets new global rule for pirates’ cases”, Seychelles Nation, 31 juli 2012, <http://www.nation.sc/article.html?id=235335> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Somalia mulls pirate amnesty”, Maritime Security Review, 3 augustus 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/08/somalia-mulls-pirate-amnesty/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“West Africa: Amid Rise in Piracy, U.N. Backs Summit on Maritime Security”, allAfrica, 9 augustus 2012, <http://allafrica.com/stories/201208101152.html> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Piracy a growing threat to West Africa”, Voice of America, 22 augustus 2012, <http://editorials.voa.gov/content/piracy-a-growing-threat--142123613/1493273.html> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Inside Somaliland's pirate prison, the jail that no country wants”, The Guardian, 23 augustus 2012, <https://www.theguardian.com/world/2012/aug/23/inside-somaliland-prison-pirates> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Pirates seize Greek oil tanker off Togo”, BBC News, 28 augustus 2012, <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-19398646> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Pirates of West Africa: Tanker with Russian crew found near Nigeria”, RT, 30 augustus 2012, <http://rt.com/news/pirates-west-africa-tanker-russian-crew-890> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Nigerian navy frees hijacked Singapore-owned oil tanker”, BBC News, 5 september 2012, <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-19486746> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Fresh Piracy Off West Africa Highlights Link to Overfishing”, National Geographic, 6 september 2012, <http://newswatch.nationalgeographic.com/2012/09/06/pondering-the-piracy-and-overfishing-link/> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Pirate Threat Increases on W. African Coast”, MarineLink, 7 september 2012, <http://www.marinelink.com/news/increases-african-pirate347500.aspx> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Pirate Attacks Down as Private Maritime Security Business Booms”, ABC News, 7 september 2012, <http://abcnews.go.com/Blotter/pirate-attacks-private-maritime-security-business-booms/story?id=16352840> (geraadpleegd op 13 oktober 2013).

“Ghana commits to fighting piracy in the Gulf of Guinea”, GhanaWeb, 9 september 2012, <http://www.ghanaweb.com/GhanaHomePage/NewsArchive/artikel.php?ID=249951> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Surviving the pirates off the coast of Nigeria”, BBC News, 11 september 2012, <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-19555334> (geraadpleegd op 13 oktober 2013).

“Armed Pirates Hijack a Fuel Tanker Off Benin and Take 23 Crew Members Hostage”, New York Times, 14 september 2012, http://www.nytimes.com/2011/09/15/world/africa/west-africa-pirates-hijack-tanker-and-crew-members.html?_r=0 (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Piracy Spreads Off West Africa”, Wall Street Journal, 14 september 2012, <http://online.wsj.com/article/SB10000872396390444023704577651514103594458.html> (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“Fighting Piracy Goes Awry with Killings of Fishermen”, Bloomberg, 17 september 2012, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2012-09-16/fighting-piracy-goes-awry-with-killings-of-fishermen> (geraadpleegd op 17 februari 2013).

“West African officials call for greater UN involvement in fight against piracy”, UN News Centre, 28 september 2012, <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=39784#.USIbhfl-Z8M> (geraadpleegd op 18 februari 2013).

“Piracy continues to rise in West Africa”, International Port Technology, 4 oktober 2012, http://www.porttechnology.org/news/piracy_continues_to_rise_in_west_africa (geraadpleegd op 13 oktober 2012).

“INTERPOL and NATO Cooperation Set to Boost Global Efforts against Maritime Piracy”, INTERPOL, 6 oktober 2012, <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2012/N20121006> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“ISO standard proposed for Private Security Companies”, Occupational Health & Safety, 8 oktober 2012, <http://ohsonline.com/articles/2012/10/08/iso-standard-proposed-for-private-security-companies.aspx> (geraadpleegd op 21 februari 2013).

“Workers from ‘Bourbon Liberty 249’ Kidnapped in Nigeria”, World Maritime News, 17 oktober 2012, <http://worldmaritimenews.com/archives/67377> (geraadpleegd op 17 oktober 2012).

“Piracy in West Africa reaching dangerous proportions, says watchdog”, The Guardian, 19 oktober 2012, <http://www.guardian.co.uk/world/2012/oct/19/piracy-west-africa> (geraadpleegd op 12 december 2013).

“Verdict in Somali Hijacking Case: Court Rules in Germany’s First Modern-Day Piracy Trial”, Der Spiegel, 19 oktober 2012, <http://www.spiegel.de/international/germany/hamburg-court-hands-down-somali-pirate-sentences-a-862350.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Belgian Police Chief Visit to INTERPOL Looks to Expand Cooperation”, INTERPOL, 23 oktober 2012, <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2012/PR084> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Security forces kill 14 kidnappers”, Maritime Security Review, 5 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/security-forces-kill-14-kidnappers-in-nigeria/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Piracy: A threat to maritime security and the global economy”, Maritime Security Review, 19 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/piracy-a-threat-to-maritime-security-and-the-global-economy/> (geraadpleegd op 20 maart 2013).

“UN calls for tougher prosecution of pirates”, Maritime Security Review, 22 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/un-calls-for-tougher-prosecution-of-pirates/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“We must isolate piracy ringleaders and financiers”, Maritime Security Review, 26 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/we-must-isolate-piracy-ringleaders-and-financiers/> (geraadpleegd op 21 maart 2013).

“China calls for more international cooperation in combating Somali piracy”, Maritime Security Review, 26 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/china-calls-for-more-intl-cooperation-in-combating-somali-piracy/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Anti-piracy plans divide opinions”, Maritime Security Review, 26 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/anti-piracy-plans-divide-opinions/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Splash & Grab – Oil Theft Blights Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 27 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/splash-grab-oil-theft-blights-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 20 maart 2013).

“Piracy threatening global trade”, Maritime Security Review, 28 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/piracy-threatening-global-trade-security-india/> (geraadpleegd op 20 maart 2013).

“Somali Pirates Sentenced”, Maritime Security Review, 28 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/somali-pirates-sentenced/> (geraadpleegd op 7 december 2016).

“Brother Shot Dead Fishing Tests Armed Guards’ Accountability”, Bloomberg, 29 november 2012, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2012-11-29/brother-shot-dead-fishing-tests-armed-guards-accountability> (geraadpleegd op 20 maart 2013).

“Why size matters: Piracy and PCASP teams”, Maritime Security Review, 30 november 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/11/why-size-matters-piracy-and-pcasp-teams/> (geraadpleegd op 21 februari 2014).

“Transfer of Somali Prisoners From Seychelles To Somaliland and Puntland”, The Maritime Executive, 4 december 2012, <http://www.maritime-executive.com/article/transfer-of-somali-prisoners-from-seychelles-to-somaliland-and-puntland> (geraadpleegd op 14 december 2016).

“Italy jails more Somali pirates”, Maritime Security Review, 4 december 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/12/italy-jails-more-somali-pirates/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Gulf of Guinea Piracy Plus”, Maritime Security Review, 5 december 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/12/gulf-of-guinea-piracy-plus/> (geraadpleegd op 12 december 2012).

“First armed guard ISO vetting is scheduled for March”, Lloyd’s List, 10 december 2012, <http://www.lloydlist.com/ll/sector/regulation/article413241.ece> (geraadpleegd op 1 maart 2013).

“Defining Piracy in the Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 11 december 2012, <http://www.marsecreview.com/2012/12/defining-piracy-in-the-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 16 februari 2013).

“The Gulf of Guinea: The New Danger Zone”, Crisis Group, 12 december 2012, <http://www.crisisgroup.org/en/regions/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone.aspx> (geraadpleegd op 22 januari 2013).

“Greece to prosecute First Maritime Piracy Case With Evidence Gathered by INTERPOL Team”, INTERPOL, 12 december 2012, <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2012/PR098> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“New Operation Commander announced for EU Naval Force Somalia”, Europese Unie, 18 december 2012, http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/134425.pdf (geraadpleegd op 21 februari 2013).

“New interim anti-piracy guidelines for Gulf of Guinea”, BIMCO News, 21 december 2012, https://www.bimco.org/News/2012/12/20_New_Interim_Anti-piracy_Guidelines_for_Gulf_of_Guinea.aspx (geraadpleegd op 18 februari 2013).

“Nigeria emerges as center for piracy attacks, Wall Street Journal, 3 januari 2013, <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324461604578189622964651346.html> (geraadpleegd op 18 februari 2013).

“New EU initiative to combat piracy in the Gulf of Guinea”, Europese Unie, 10 januari 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm (geraadpleegd op 18 februari 2013).

“Somali pirate 'Big Mouth' quits”, BBC News, 10 januari 2013, <http://www.bbc.com/news/world-africa-20973886> (geraadpleegd op 16 augustus 2017).

“Exercise Obangame Express 2013”, Maritime Security Review, 18 januari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/01/exercise-obangame-express-2013/> (geraadpleegd op 25 maart 2013).

“World’s Least Penetrated Mobile Markets”, Telecom Asia, 23 januari 2013, <https://www.telecomasia.net/blog/content/worlds-least-penetrated-mobile-markets> (geraadpleegd op 24 mei 2017).

“Britain earmarks \$3.56 for anti-piracy”, Maritime Security Review, 24 januari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/01/britain-earmarks-3-56m-for-anti-piracy/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Our fight against piracy must be relentless”, Maritime Security Review, 25 januari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/01/damanaki-our-fight-against-piracy-must-be-relentless/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“West Africa: Increase in piracy likely in next three months”, allAfrica, 28 januari 2013, <http://allafrica.com/stories/201301281648.html> (geraadpleegd op 25 maart 2013).

“Piracy soars in West African waters”, Maritime Security Review, 28 januari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/01/piracy-soars-in-west-african-waters/> (geraadpleegd op 7 maart 2013).

“Nieuwe wet op zeepiraterij vandaag van kracht”, Vandaag, 30 januari 2013, http://www.vandaag.be/binnenland/115833_nieuwe-wet-op-zeepiraterij-vandaag-van-kracht.html (geraadpleegd op 8 maart 2013).

“Remarks by High Representative Catherine Ashton at her press conference with the President of Somalia, Hassan Sheikh Mohamud”, Europese Unie, 30 januari 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-13-72_en.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“EU needs a new strategy to combat piracy”, Maritime Security Review, 4 februari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/02/eu-needs-a-new-strategy-to-combat-maritime-piracy/> (geraadpleegd op 20 maart 2013).

“Ghana Navy Ready For Pirates”, Maritime Security Review, 5 februari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/02/ghana-navy-ready-for-pirates/> (geraadpleegd op 20 maart 2013).

“French-owned tanker seized off Ivory Coast”, Maritime Security Review, 6 februari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/02/14954/> (geraadpleegd op 20 maart 2013).

“Emerging Threat: Piracy in the Gulf of Guinea”, Deutsche Welle, 8 februari 2013, <http://www.dw.de/emerging-threat-piracy-in-the-gulf-of-guinea/a-16583626> (geraadpleegd op 16 februari 2013).

“Belgische marine leidt West-Afrikaanse soldaten op”, De Morgen, 25 februari 2013, <https://www.demorgen.be/binnenland/belgische-marine-leidt-west-afrikaanse-soldaten-op-b350b707/> (geraadpleegd op 23 mei 2018).

“Navies to tackle piracy”, Maritime Security Review, 26 februari 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/02/navies-to-tackle-piracy/> (geraadpleegd op 25 maart 2013).

“Anti-piracy centre open for business”, Maritime Security Review, 1 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/anti-piracy-centre-open-for-business/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Donors step up ties with Somalia”, Maritime Security Review, 4 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/donors-step-up-ties-with-somalia-praise-rebuilding-efforts/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Closer to a pirate amnesty”, Maritime Security Review, 6 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/closer-to-a-pirate-amnesty/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Nigeria, UK Sign MoU On Security”, Maritime Security Review, 8 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/15640/> (geraadpleegd op 5 april 2013).

“Spike in piracy spells disaster for Nigeria’s oil, gas industry”, BusinessDay, 11 maart 2013, <http://www.businessdayonline.com/NG/index.php/gas/52793--spike-in-piracy-spells-disaster-for-nigerias-oil-gas-industry> (geraadpleegd op 25 maart 2013).

“Fighting Piracy – ISO Guidelines for armed maritime guards”, ISO News, 14 maart 2013, http://www.iso.org/iso/home/news_index/news_archive/news.htm?refid=Ref1717 (geraadpleegd op 25 maart 2013).

“Cotonou to host ministerial conference on Gulf of Guinea Maritime Security”, Star Africa, 15 maart 2013, <http://en.starafrika.com/news/cotonou-to-host-ministerial-conference-on-gulf-of-guinea-maritime-security.html> (geraadpleegd op 5 april 2013).

“ECCAS, ECOWAS to hold Gulf of Guinea maritime safety Summit next month”, Afrique Jet, 21 maart 2013, <http://www.afriquejet.com/news/4064-security-eccas-ecowas-to-hold-gulf-of-guinea-maritime-safety-summit-next-month.html> (geraadpleegd op 5 april 2013).

“Nigeria tasked over renewed attacks”, Maritime Security Review, 22 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/nigeria-tasked-over-renewed-attacks/> (geraadpleegd op 5 april 2013).

“US eyes anti-piracy effort along West Africa coast”, Associated Press, 26 maart 2013, <http://bigstory.ap.org/article/us-eyes-anti-piracy-effort-along-west-africa-coast> (geraadpleegd op 5 april 2013).

“IMO pledges to assist with piracy code”, Maritime Security Review, 26 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/imo-pledges-to-assist-in-implementation-of-piracy-code/> (geraadpleegd op 5 april 2013).

“Israeli assistance”, Maritime Security Review, 29 maart 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/03/israeli-assistance/> (geraadpleegd op 5 april 2013).

“Solving piracy over time”, Maritime Security Review, 5 april 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/04/solving-piracy-over-time/> (geraadpleegd op 9 januari 2017).

“ECOWAS seeks US assistance for maritime security summit”, Afrique Jet, 6 april 2013, <http://www.afriquejet.com/news/4938-ecowas-seeks-us-assistance-for-maritime-security-summit.html> (geraadpleegd op 28 april 2013).

“Gulf of Guinea piracy threat grows”, MarineLog, 10 april 2013, http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=3868:gulf-of-guinea-piracy-threat-grows&catid=1:latest-news&Itemid=195 (geraadpleegd op 15 april 2013).

“Pirates pose complex, increasing threat to West African shipping”, Reuters, 15 april 2013, <http://www.reuters.com/article/2013/04/15/us-piracy-africa-shipping-idUSBRE93E0T420130415> (geraadpleegd op 16 april 2013).

“11 years for Somali Pirate”, Maritime Security Review, 15 april 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/04/somali-pirate-given-11-years/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Experts work to beef up Gulf of Guinea security”, Voice of America, 18 april 2013, <http://www.voanews.com/content/experts-prepare-combat-gulf-of-guinea-pirates-piracy/1644164.html> (geraadpleegd op 20 april 2013).

“Ghana oil boom raises piracy specter”, Oilprice, 18 april 2013, <http://oilprice.com/Geopolitics/Africa/Ghana-Oil-Boom-Raises-Piracy-Specter.html> (geraadpleegd op 20 april 2013).

“Experts: Growing piracy across West-Africa takes root in oil-slicked creeks of Nigeria”, Washington Post, 20 april 2013, http://www.washingtonpost.com/world/africa/experts-growing-piracy-across-west-africa-takes-root-in-oil-slicked-creeks-of-nigeria/2013/04/20/63314d3a-a9ba-11e2-9e1c-bb0fb0c2edd9_story.html (geraadpleegd op 24 april 2013).

“Counter piracy training for Djiboutian Navy”, Maritime Security Review, 26 april 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/04/counter-piracy-training-for-djiboutian-navy/> (geraadpleegd op 3 mei 2013).

“Pirates kidnap five crew from ship off Nigeria”, Reuters, 29 april 2013, <http://www.reuters.com/article/2013/04/29/us-nigeria-piracy-idUSBRE93S0JG20130429> (geraadpleegd op 3 mei 2013).

“Combined counter-piracy exercise”, Maritime Security Review, 29 april 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/04/combined-counter-piracy-exercise/> (geraadpleegd op 3 mei 2013).

“Cabinet ratifies drafts for joint summit of heads of state”, allAfrica, 2 mei 2013, <http://allafrica.com/stories/201305030167.html> (geraadpleegd op 3 mei 2013).

“Fighting Piracy in Africa”, Maritime Security Review, 6 mei 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/05/fighting-piracy-in-africa/> (geraadpleegd op 8 mei 2013).

“Piracy meetings reinitiated”, Maritime Security Review, 8 mei 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/05/leading-container-lines-reinitiate-piracy-meetings/> (geraadpleegd op 21 februari 2014).

“ISO 28007”, Maritime Security Review, 9 mei 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/05/lrqa-and-irss-to-certify-maritime-security-companies/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Seychelles cells”, Maritime Security Review, 20 mei 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/05/seychelles-cells/> (geraadpleegd op 7 december 2016).

“What Happened to Somalia’s Pirates?”, Maritime Security Review, 20 mei 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/05/what-happened-to-somalias-pirates/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“EU to provide over €37 million to fight piracy in Eastern and Southern Africa”, Europese Unie, 21 mei 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-447_en.pdf (geraadpleegd op 17 januari 2017).

“37 million to fight piracy”, Maritime Security Review, 22 mei 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/05/eu-to-provide-over-e37-million-to-fight-piracy/> (geraadpleegd op 17 januari 2017).

“Gulf of Guinea surveillance equipment”, Maritime Security Review, 22 mei 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/05/surveillance-equipment-to-monitor-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“EU Naval Force Strengthens Maritime Links With Kenyan Authorities”, Europese Unie, 11 juni 2013, <http://eunavfor.eu/eu-naval-force-strengthens-maritime-links-with-kenyan-authorities/> (geraadpleegd op 14 juli 2017).

“2013 global anti-shipping activities”, Maritime Security Review, 14 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/2013-global-anti-shipping-activities/> (geraadpleegd op 8 oktober 2013).

“Maritime challenges in the Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 14 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/maritime-challenges-in-the-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“West Africa piracy overtakes Somalia”, Maritime Security Review, 18 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/west-africa-piracy-overtakes-somali-ship-attacks/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Stealth drone boat”, Maritime Security Review, 20 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/stealth-drone-boat/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Tackling insecurity in West Africa’s waters”, Maritime Security Review, 24 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/tackling-insecurity-in-west-africas-waters/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Security in the Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 24 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/security-in-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“West Africa seeks anti-piracy force”, Maritime Security Review, 25 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/west-africa-seeks-anti-piracy-force/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“IMO welcomes adoption of piracy code”, Maritime Security Review, 26 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/imo-welcomes-adoption-of-piracy-code/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“EU and Somali federal government meet”, Maritime Security Review, 26 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/meeting-between-eu-and-somali-federal-government/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“African states join forces”, Maritime Security Review, 26 juni 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/06/african-states-join-forces-to-tackle-rising-gulf-of-guinea-piracy/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“African Military Chiefs to convene”, Maritime Security Review, 8 juli 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/07/african-military-chiefs-to-convene/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“West Africa at ‘crossroads’”, Maritime Security Review, 11 juli 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/07/un-urges-coordinated-efforts-to-tackle-instability/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“MV Myre Seadiver Russian Crew Case Update”, OceanusLive, 13 juli 2013, <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000754> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“Worrying surge in piracy in Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 16 juli 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/07/worrying-surge-in-piracy-in-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Fingerprint Technology to Boost Fight against Maritime Piracy”, INTERPOL, 18 juli 2013, <https://www.interpol.int/en/News-and-media/News/2013/N20130718> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Pirates raid chemical tanker off Togo”, Maritime Security Review, 18 juli 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/07/pirates-raid-chemical-tanker-off-togo/> (geraadpleegd op 5 oktober 2013).

“Friendly approaches”, Maritime Security Review, 29 juli 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/07/friendly-approaches/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Somali Government signs landmark coastal protection contract”, Horseed Media, 30 juli 2013, <https://horseedmedia.net/2013/07/30/somali-government-signs-landmark-coastal-protection-contract/> (geraadpleegd op 14 juli 2017).

“Fighting pirates in the Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 31 juli 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/07/fighting-pirates-in-the-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“West Africa urged to fight piracy”, Maritime Security Review, 1 augustus 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/08/west-african-countries-urged-to-fight-against-piracy/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Co-operation in the Horn of Africa”, Maritime Security Review, 9 augustus 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/08/co-operation-in-the-horn-of-africa/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Piracy in the Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 15 augustus 2013, www.marsecreview.com/2013/08/piracy-in-gulf-of-guinea/ (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Nigerian Navy chief discusses ‘myriad of maritime threats’ in Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 16 augustus 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/08/nigerian-navy-chief-discusses-myriad-of-maritime-threats-in-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“The joys of Kenyan jails”, Maritime Security Review, 19 augustus 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/08/the-joys-of-kenyan-jails/> (geraadpleegd op 8 december 2016).

“Nigerian navy kills 12 pirates”, Maritime Security Review, 20 augustus 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/08/nigerian-navy-kills-12-pirates/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Nigeria navy parades four from rare pirate capture”, Maritime Security Review, 21 augustus 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/08/nigeria-navy-parades-four-from-rare-pirate-capture/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“EU boost anti-piracy efforts”, Maritime Security Review, 28 augustus 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/08/eu-to-boost-anti-piracy-efforts-in-w-africa/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Seven Somali Pirates Jailed in Malaysia”, OceanusLive, 4 september 2013, <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000772> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Not mission impossible”, Maritime Security Review, 6 september 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/09/not-mission-impossible/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Counter piracy task forces meet up”, Maritime Security Review, 19 september 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/09/counter-piracy-task-forces-meet-up-to-combat-somalia-pirates/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Stolen Nigerian crude oil”, Maritime Security Review, 20 september 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/09/stolen-nigerian-crude-oil/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Somalia – Seychelles to ‘Transfer 11 Convicted Pirates to Puntland Prisons’”, Neptune Security Group, 27 september 2013, <http://www.neptunemaritimesecurity.com/somalia-seychelles-to-transfer-11-convicted-pirates-to-puntland-prisons-official/> (geraadpleegd op 7 december 2016).

“23 Friendly Approaches In 3 Days”, Maritime Security Review, 1 oktober 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/10/23-friendly-approaches-in-3-days/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“Beyond Piracy”, Maritime Security Review, 2 oktober 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/10/beyond-piracy-2/> (geraadpleegd op 21 februari 2014).

“Six Somalis go on trial in Spain”, Maritime Security Review, 9 oktober 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/10/six-somalis-go-on-trial-in-spain-for-piracy/> (geraadpleegd op 11 oktober 2013).

“IMB urges vigilance”, Maritime Security Review, 10 oktober 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/10/imb-urges-vigilance/> (geraadpleegd op 15 oktober 2013).

“INTERPOL training supports NATO anti-piracy mission”, INTERPOL, 12 oktober 2013, <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2013/N20131012> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Somali pirate chief arrested after being lured to Belgium by police posing as documentary makers”, The Telegraph, 14 oktober 2013, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/10378290/Somali-pirate-chief-arrested-after-being-lured-to-Belgium-by-police-posing-as-documentary-makers.html> (geraadpleegd op 16 augustus 2017).

“Somalische piratenkoning opgepakt op Zaventem”, De Morgen, 14 oktober 2013, <https://www.demorgen.be/binnenland/somalische-piratenkoning-opgepakt-op-zaventem-bd504bd9/> (geraadpleegd op 16 augustus 2017).

“Piracy at sea lowest level in 7 years”, Maritime Security Review, 17 oktober 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/10/piracy-at-sea-falls-to-lowest-level-in-seven-years-reports-imb/> (geraadpleegd op 27 februari 2014).

“Growing concern in West Africa”, Maritime Security Review, 28 oktober 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/10/maritime-piracy-is-a-growing-concern-in-west-africa/> (geraadpleegd op 26 februari 2014).

“African leaders unite to combat piracy”, Maritime Security Review, 28 oktober 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/10/african-leaders-unite-to-combat-gulf-of-guinea-piracy/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Britney Spears' music used by British navy to scare off Somali pirates”, The Guardian, 29 oktober 2013, <https://www.theguardian.com/music/2013/oct/29/britney-spears-navy-scare-somali-pirates> (geraadpleegd op 27 februari 2014).

“Piracy Update”, Maritime Security Review, 30 oktober 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/10/piracy-update/> (geraadpleegd op 21 februari 2014).

“Somali pirates sentenced”, Maritime Security Review, 15 november 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/11/somali-pirates-sentenced-2/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“EU – Chinese Counter Piracy Relations”, Maritime Security Review, 26 november 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/11/eu-chinese-counter-piracy-relations/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“CTF-151 and Chinese Counter Piracy Force have friendly meeting at sea”, Maritime Security Review, 27 november 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/11/ctf-151-and-chinese-counter-piracy-force-have-friendly-meeting-at-sea/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“France to allow armed security guards on its ships”, Reuters, 3 december 2013, <http://www.reuters.com/article/2013/12/03/us-france-shipping-idUSBRE9B20YS20131203> (geraadpleegd op 27 februari 2014).

“No EU naval force to be sent to West Africa”, Shippingwatch, 6 december 2013, <http://shippingwatch.com/carriers/article6314690.ece> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“Cameroon Navy's new patrol vessels”, Maritime Security Review, 13 december 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/12/cameroon-navys-new-patrol-vessels/> (geraadpleegd op 9 maart 2017).

“European Union to lead international counter piracy efforts in 2014”, Europese Unie, 23 december 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1314_en.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).

“Fact Sheet: The EU fight against piracy in the Horn of Africa”, Europese Unie, 23 december 2013, http://www.eeas.europa.eu/statements/docs/2013/131223_03_en.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).

“Naval chief links insiders to piracy”, Maritime Security Review, 23 december 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/12/naval-chief-links-insiders-to-piracy/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Nigeria: Navy hands over 1.646 suspected oil thieves”, Maritime Security Review, 24 december 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/12/nigeria-navy-hands-over-1646-suspected-oil-thieves/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Contact Group on Piracy”, Maritime Security Review, 27 december 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/12/contact-group-on-piracy-off-the-coast-of-somalia/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Nigeria: JTF reveals 2013 figures”, Maritime Security Review, 27 december 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/12/nigeria-jtf-reveals-2013-figures/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“WA piracy will remain a headache for shipowners in 2014”, Maritime Security Review, 30 december 2013, <http://www.marsecreview.com/2013/12/wa-piracy-will-remain-a-headache-for-ship-owners-in-2014/> (geraadpleegd op 5 maart 2014).

“Nigeria: Nimasa vows to curb oil theft”, Maritime Security Review, 3 januari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/01/nigeria-nimasa-vows-to-curb-crude-oil-theft/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Counter-piracy exercise”, Maritime Security Review, 15 januari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/01/european-union-and-seychelles-carry-out-counter-piracy-exercise/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Counter piracy cooperation with Korea”, Maritime Security Review, 16 januari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/01/counter-piracy-cooperation-with-korea/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Piracy clause amended”, Maritime Security Review, 23 januari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/01/piracy-clause-amended/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Somali Piracy Comes Ashore in Mauritius as Pirates are Detained and Tried in Island Courts”, Le Mauricien, 26 januari 2014, <http://www.lemauricien.com/article/somali-piracy-comes-ashore-mauritius-pirates-are-detained-and-tried-island-courts> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Decrease in piracy reopens trade”, Maritime Security Review, 27 januari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/01/decrease-in-somalia-piracy-sees-greater-trade-with-gulf/> (geraadpleegd op 5 maart 2014).

“China launches first Nigerian offshore patrol vessel”, Maritime Security Review, 30 januari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/01/china-launches-first-nigerian-offshore-patrol-vessel/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Obangame Express 2014 exercise plans finalized”, Naval Technology, 12 februari 2014, <http://www.naval-technology.com/news/newsobangame-express-2014-exercise-plans-finalised-4175833> (geraadpleegd op 4 maart 2014).

“Counter-piracy exercise with Korean navy ship”, Maritime Security Review, 12 februari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/02/counter-piracy-exercise-with-korean-navy-ship/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“Shipping piracy shifts to Western Africa”, Maritime Security Review, 13 februari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/02/shipping-piracy-shifts-to-western-africa/> (geraadpleegd op 5 maart 2014).

“Countering crime in Gulf of Guinea”, Maritime Security Review, 19 februari 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/02/countering-crime-in-gulf-of-guinea/> (geraadpleegd op 24 februari 2014).

“Nieuwe stap in private beveiliging tegen piraterij”, De Binnenvaartkrant, 27 februari 2014, <http://www.binnenvaartkrant.nl/nieuws/nieuwsitem/nieuwe-stap-in-private-beveiliging-tegen-piraterij/> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

“Q&A's for a European Union Maritime Security Strategy”, Europese Unie, 6 maart 2014, [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-14-161_en.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-161_en.pdf) (geraadpleegd op 11 januari 2017).

“Towards an EU integrated approach to global maritime security”, Europese Unie, 6 maart 2014, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-224_en.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).

“EU Strategy on the Gulf of Guinea”, Europese Unie, 17 maart 2014, https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf (geraadpleegd op 11 januari 2017).

“EU adopts strategy on the Gulf of Guinea”, Europese Unie, 17 maart 2014, <http://www.consilium.europa.eu/en/workarea/downloadasset.aspx?id=15593&usg> (geraadpleegd op 11 januari 2017).

“Fact Sheet: EU Strategy on the Gulf of Guinea”, Europese Unie, 17 maart 2014, https://eeas.europa.eu/statements/docs/2014/140317_01_en.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“9 Somali piracy convicts transferred to Puntland in Somalia”, Seychelles News Agency, 30 maart 2014, <http://www.seychellesnewsagency.com/articles/157/+Somali+piracy+convicts+transferred+to+Puntland+in+Somalia> (geraadpleegd op 12 december 2016).

“UNODC provides additional information on colleagues killed in Somalia”, UNODC, 8 april 2014, <https://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2014/April/unodc-provides-additional-information-on-colleagues-killed-in-somalia.html> (geraadpleegd op 6 maart 2017).

“Two Champions Killed in Battle Against Piracy”, The Maritime Executive, 9 april 2014, <http://www.maritime-executive.com/article/Two-Champions-Killed-in-Battle-Against-Piracy-2014-04-09> (geraadpleegd op 6 maart 2017).

“Amended BIMCO GUARDCON contract for the employment of security guards on vessels off West Africa”, UK P&I Club, 9 april 2014, <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/circular-3-14-amended-bimco-guardcon-contract-for-the-employment-of-security-guards-on-vessels-off-west-africa-129986/> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

“Somalia Piracy Contact Group holds its 16th Plenary Session”, Europese Unie, 16 mei 2014, https://eeas.europa.eu/statements/docs/2014/140516_01_en.pdf (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“Togo takes delivery of patrol boat”, Maritime Security Review, 5 juni 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/06/togo-takes-delivery-of-33-metre-patrol-boat/> (geraadpleegd op 7 maart 2017).

“Ghana coast under threat from pirates”, Maritime Security Review, 9 juni 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/06/ghanas-coast-under-threat-from-pirates/> (geraadpleegd op 6 december 2014).

“Togo receives Defender patrol boat”, Maritime Security Review, 11 juli 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/07/togo-receives-defender-patrol-boat/> (geraadpleegd op 6 december 2014).

“Ghana policing its waters”, Maritime Security Review, 31 juli 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/07/ghana-policing-its-waters/> (geraadpleegd op 6 december 2014).

“Is Ghana becoming a piracy hot spot?”, Institute for Security Studies, 18 augustus 2014, <https://issafrica.org/iss-today/is-ghana-becoming-a-piracy-hot-spot> (geraadpleegd op 6 december 2014).

“Piracy in West Africa”, Oceans Beyond Piracy, 16 september 2014, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/featured-story-piracy-west-africa> (geraadpleegd op 12 december 2016).

“Illegal, Unreported & Unregulated Fishing in Somalia”, Oceans Beyond Piracy, 22 september 2014, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/illegal-unreported-unregulated-fishing-somalia> (geraadpleegd op 12 december 2016).

“Seafarers - forgotten victims of maritime piracy”, Oceans Beyond Piracy, 22 september 2014, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/seafarers-forgotten-victims-maritime-piracy> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Pirate Attacks to Increase Ahead of Nigerian Elections”, World Maritime News, 8 oktober 2014, <http://worldmaritimeweb.com/archives/139110/pirate-attacks-to-increase-ahead-of-nigerian-elections/> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“Nigeria seeks a legal finish to counter-piracy actions”, IHS Maritime 360, 22 november 2014, <http://www.ihsmaritime360.com/article/15543/nigeria-seeks-a-legal-finish-to-counter-piracy-actions> (geraadpleegd op 23 november 2015).

“Ghana worried about piracy”, Maritime Security Review, 5 december 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/12/ghana-worried-about-piracy/> (geraadpleegd op 6 december 2014).

“Denmark compensates suspected pirates for overly long detention”, Reuters, 8 december 2014, <http://www.reuters.com/article/2014/12/08/us-denmark-piracy-idUSKBN0JM2A920141208> (geraadpleegd op 12 januari 2015).

“Denmark to compensate pirates”, Maritime Security Review, 9 december 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/12/denmark-to-compensate-pirates/> (geraadpleegd op 12 januari 2015).

“Why pirates received compensation”, Maritime Security Review, 10 december 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/12/why-pirates-received-compensation/> (geraadpleegd op 15 januari 2015).

“Second case of pirate compensation draws bitter criticism”, OceanusLive, 11 december 2014, <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000944> (geraadpleegd op 20 januari 2015).

“Suspected Torm pirates prosecuted”, Maritime Security Review, 22 december 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/12/suspected-torm-pirates-prosecuted/> (geraadpleegd op 12 januari 2015).

“A European Court Is Wrong about France”, American Thinker, 22 december 2014, http://www.americanthinker.com/articles/2014/12/european_court_wrong_france.html (geraadpleegd op 28 januari 2015).

“IMB concern over pirate payouts”, Maritime Security Review, 29 december 2014, <http://www.marsecreview.com/2014/12/imb-concern-over-pirate-payouts/> (geraadpleegd op 12 januari 2015).

“Information Sharing in East and West Africa”, Oceans Beyond Piracy, 22 januari 2015, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/information-sharing-east-and-west-africa> (geraadpleegd op 8 december 2016).

“Piracy in Ghana”, Maritime Security Review, 28 januari 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/01/piracy-in-ghana/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Tompolo: I Insist Nigeria’ll Break if Jonathan Loses”, The Nation, 30 januari 2015, <http://thenationonlineng.net/tompolo-insist-nigeria-ll-break-jonathan-loses/> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“Oceans Beyond Piracy Facilitates Technical Sub Group on Maritime Situational Awareness”, Lessons From Piracy, 1 februari 2015, <http://www.lessonsfrompiracy.net/2015/02/01/oceans-beyond-piracy-facilitates-technical-sub-group-on-maritime-situational-awareness/> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“Togo Navy chases pirates”, Maritime Security Review, 3 februari 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/02/togo-navy-chases-pirates/> (geraadpleegd op 6 december 2015).

“Ghana Navy to visit Cote d’Ivoire”, Maritime Security Review, 23 februari 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/02/ghana-navy-to-visit-cote-divoire/> (geraadpleegd op 6 december 2015).

“Ghana warns ships over AIS”, Maritime Security Review, 3 maart 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/03/ghana-warns-ships-over-ais/> (geraadpleegd op 12 december 2015).

“Operation Obangame Express”, Maritime Security Review, 13 maart 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/03/operation-obangame-express/> (geraadpleegd op 12 december 2015).

“Opening Ceremony Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 20 maart 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/03/opening-ceremony-obangame-express-2015/> (geraadpleegd op 9 maart 2017).

“Nigeria election: Muhammadu Buhari wins presidency”, BBC News, 1 april 2015, <http://www.bbc.com/news/world-africa-32139858> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“NATO and the Republic of Djibouti consolidate their cooperation”, NAVO, 22 april 2015, http://www.nato.int/cps/en/natohq/news_118880.htm (geraadpleegd op 14 juli 2017).

“Exercise Obangame Express 2015”, Maritime Security Review, 23 april 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/04/exercise-obangame-express-2015/> (geraadpleegd op 9 maart 2017).

“Tompolo: Evolution of an Ex Niger Delta Warlord”, The Daily Times, 25 april 2015, <http://dailytimes.ng/tompolo-evolution-of-an-ex-niger-delta-warlord/> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“Will Buhari Liquidate Tompolo’s ‘Navy’?”, Maritime Security Review, 8 mei 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/05/will-buhari-liquidate-tompolos-navy/> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“Nigeria: Association Calls for Public Hearing on Piracy”, allAfrica, 29 juni 2015, <http://allafrica.com/stories/201506300071.html> (geraadpleegd op 12 december 2015).

“NIMASA domesticates 5 IMO laws to improve safety of ships at sea”, BusinessDay, 1 juli 2015, <https://www.businessdayonline.com/nimasa-domesticates-5-imo-laws-to-improve-safety-of-ships-at-sea/> (geraadpleegd op 5 augustus 2015).

“Buhari Sacks NIMASA DG”, The Premium Times, 16 juli 2015, <http://www.premiumtimesng.com/news/top-news/186798-breaking-buhari-sacks-nimasa-dg.html> (geraadpleegd op 12 januari 2017).

“Ghana takes lead in new piracy initiative”, The Maritime Executive, 27 juli 2015, <http://maritime-executive.com/article/ghana-takes-lead-in-new-piracy-initiative> (geraadpleegd op 13 november 2015).

“Somalische ‘piratenkoning’ aangeduid door verschillende getuigen”, De Standaard, 17 september 2015, http://www.standaard.be/cnt/dmf20150917_01871585 (geraadpleegd op 12 december 2016).

“DNA van piratenkoning gevonden op kopje koffie aan boord van Pompei”, De Morgen, 18 september 2015, <https://www.demorgen.be/binnenland/dna-van-piratenkoning-gevonden-op-kopje-koffie-aan-boord-van-pompei-bd046f1a/> (geraadpleegd op 18 september 2018).

“NIMASA defends ex-militant deal”, Maritime Security Review, 30 september 2015, <http://www.marsecreview.com/2015/09/nimasa-defends-ex-militant-deal/> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“Angola: Foreign Minister Calls for Greater Criminalization of Illegal Acts At Sea”, allAfrica, 10 oktober 2015, <http://allafrica.com/stories/201510120318.html> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Joint War Risk Committee Revises Indian Ocean Listed Area”, Oceans Beyond Piracy, 17 december 2015, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/joint-war-risk-committee-revises-indian-ocean-listed-area> (geraadpleegd op 16 december 2016).

“Pirate kingpin surrenders”, Maritime Security Review, 22 januari 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/01/pirate-kingpin-surrenders/> (geraadpleegd op 12 december 2016).

“No anti-piracy patrol for SA”, Maritime Security Review, 3 februari 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/02/29651/> (geraadpleegd op 5 december 2016).

“BIMCO: Security Breach in Anti-Piracy Program”, The Maritime Executive, 1 maart 2016, <http://www.maritime-executive.com/article/bimco-warns-of-security-breach-in-anti-piracy-program> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“BIMCO urges shipowner caution on West Africa piracy-reporting centre”, IHS Fairplay, 3 maart 2016, <http://fairplay.ihs.com/safety-regulation/article/4263492/bimco-urges-shipowner-caution-on-west-africa-piracy-reporting-centre> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“No hack at MTISC-GoG”, Maritime Security Review, 4 maart 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/03/no-hack-at-mtisc-gog/> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“Gulf of Guinea 2016 Trends”, Oceans Beyond Piracy, 9 maart 2016, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/gulf-guinea-2016-trends> (geraadpleegd op 12 december 2016).

“Piratenkoning veroordeeld tot 20 jaar cel”, De Standaard, 14 maart 2016, http://www.standaard.be/cnt/dmf20160314_02181393 (geraadpleegd op 12 december 2016).

“13 miljoen van Somalische piraten niet verbeurdverklaard door vergetelheid OM”, De Morgen, 14 maart 2016, <https://www.demorgen.be/binnenland/13-miljoen-van-somalische-piraten-niet-verbeurdverklaard-door-vergetelheid-om-b7807130/> (geraadpleegd op 18 september 2018).

“Gulf of Guinea : Danish concerns about the MTISC-GoG”, Britannia, 14 april 2016, <https://www.britanniapandi.com/news/gulf-of-guinea-danish-concerns-about-the-mtisc-gog/> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“Enrica Lexie Saga”, gCaptain, 2 mei 2016, <http://gcaptain.com/enrica-lexie-saga-un-court-orders-india-to-release-italian-marine/> (geraadpleegd op 18 mei 2018).

“MTISC-GoG, West Africa Reporting Centre, Announces it is to Close in June”, OceanusLive, 6 juni 2016, <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00001145> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“New reporting centre for piracy in GoG launched”, Safety4Sea, 21 juni 2016, <http://www.safety4sea.com/new-reporting-centre-for-piracy-in-gog-launched/> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“New industry guidelines for Gulf of Guinea published”, UK P&I Club, 22 juni 2016, <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/new-industry-guidelines-for-gulf-of-guinea-published-135439/> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“VRAs: Traffic, Threat, & Response Awareness”, Oceans Beyond Piracy, 23 juni 2016, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/vras-traffic-threat-response-awareness> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“New West Africa Piracy Guides”, Maritime Security Review, 24 juni 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/06/new-west-africa-piracy-guides/> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“Cyber threat to merchant vessels”, Maritime Security Review, 5 juli 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/07/cyber-threat-to-merchant-vessels/> (geraadpleegd op 13 maart 2017).

“Nigeria’s Piracy Laws”, Maritime Security Review, 22 juli 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/07/nigerias-piracy-laws/> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

“Africa says yes to the Lomé Charter”, Afrikaanse Unie, 15 oktober 2016, <http://www.african-union-togo2015.com/en/accueil> (geraadpleegd op 21 juni 2017).

“Fulfilling the promise of the Lomé maritime summit”, Institute for Security Studies, 21 oktober 2016, <https://issafrica.org/iss-today/fulfilling-the-promise-of-the-lome-maritime-summit> (geraadpleegd op 21 juni 2017).

“BIMCO updates Guardcon”, Maritime Security Review, 1 november 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/11/bimco-updates-guardcon/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Somali pirates return?”, Maritime Security Review, 7 november 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/11/somali-pirates-return/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Navy Conducts ‘Exercise Sharkbite’ To Tighten Sea Security”, Channels TV, 7 november 2016, <https://www.channelstv.com/2016/11/07/navy-conducts-exercise-sharkbite-tighten-sea-security/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Somalia: keep fighting pirates”, Maritime Security Review, 14 november 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/11/somalia-keep-fighting-pirates/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“EUNAVFOR extension expected”, Maritime Security Review, 17 november 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/11/eunavfor-extension-expected/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Denmark quits anti-piracy op”, Maritime Security Review, 22 november 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/11/denmark-quits-anti-piracy-op/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“NATO ends counter-piracy mission as focus shifts to Mediterranean”, Business Insider, 23 november 2016, <http://www.businessinsider.com/r-nato-ends-counter-piracy-mission-as-focus-shifts-to-mediterranean-2016-11?IR=T> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“Delta op ends, attacks follow”, Maritime Security Review, 25 november 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/11/delta-op-ends-attacks-follow/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“NATO ends anti-piracy op”, Maritime Security Review, 25 november 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/11/nato-ends-anti-piracy-op/> (geraadpleegd op 6 december 2016).

“EUNAVFOR Somalia Operation Atalanta: operation's mandate extended until 31 December 2018”, Europese Unie, 28 november 2016, <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/11/28-eu-navfor-somalia-operation-mandate-extended/> (geraadpleegd op 6 maart 2017).

“Nigerian piracy law at last?”, Maritime Security Review, 8 december 2016, <http://www.marsecreview.com/2016/12/nigerian-piracy-law-at-last/> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

“Somalië: missies EUCAP en EUTM verlengd”, Europese Unie, 12 december 2016, <http://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2016/12/12-somalia-eu-missions-eucap-and-eutm-prolonged/> (geraadpleegd op 6 maart 2017).

“Piratenkoning krijgt opnieuw 20 jaar cel voor kaping Pompei”, Het Nieuwsblad, 12 december 2016, https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20161212_02621750 (geraadpleegd op 18 september 2018).

“Regional Maritime Awareness Capability (RMAC) programme rolling out across Africa”, DefenceWeb, 15 december 2016, http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com_content&view=article&id=46312:regional-maritime-awareness-capability-rmac-programme-rolling-out-across-africa&catid=108:maritime-security (geraadpleegd op 1 februari 2018).

“Somalische piraat gerepatrieerd naar thuisland”, Focus WTV, 16 december 2016, <http://www.focus.tv.be/nieuws/somalische-piraat-gerepatrieerd-naar-thuisland> (geraadpleegd op 16 december 2016).

“Defining Contracted Maritime Security”, Oceans Beyond Piracy, 16 december 2016, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/obp-issue-paper-defining-contracted-maritime-security> (geraadpleegd op 22 juni 2017).

“BIMCO to release Global Best Management Practice in 2017”, Safety4Sea, 29 december 2016, <https://www.safety4sea.com/bimco-release-global-best-management-practice-2017/> (geraadpleegd op 27 juli 2017).

“Rising Wave of Maritime Crimes Threat to Nigeria’s Economy”, This Day, 27 januari 2017, <https://www.thisdaylive.com/index.php/2017/01/27/rising-wave-of-maritime-crimes-threat-to-nigerias-economy-says-osinbajo/> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

“Addressing Maritime Insecurity in the Horn of Africa: Can the Existing Counter-Piracy Framework Help Address the Evolving Maritime Threat?”, Oceans Beyond Piracy, 31 januari 2017, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/addressing-maritime-insecurity-horn-africa> (geraadpleegd op 22 juni 2017).

“ICJ rules that Kenya-Somalia maritime dispute to proceed to full trial”, AfricaNews, 3 februari 2017, <http://www.africanews.com/2017/02/03/icj-rules-that-kenya-somalia-maritime-dispute-to-proceed-to-full-trial/> (geraadpleegd 22 mei 2018).

“Somalis greet 'new dawn' as US dual national wins presidency”, The Guardian, 8 februari 2017, <https://www.theguardian.com/world/2017/feb/08/somali-presidential-election-won-mohamed-abdullahi-mohamed> (geraadpleegd op 23 juni 2017).

“Abdullahi Mohamed Farmajo declared Somalia president”, Al Jazeera, 8 februari 2017, <http://www.aljazeera.com/news/2017/02/somalia-elects-premier-president-170208164804232.html> (geraadpleegd op 23 juni 2017).

“Nigeria to pass anti-piracy law for maritime security”, Hellenic Shipping News, 8 februari 2017, <http://www.hellenicshippingnews.com/nigeria-to-pass-anti-piracy-law-for-maritime-security/> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

“Exercise Obangame Express 2017 begins”, DefenceWeb, 27 maart 2017, http://www.defencweb.co.za/index.php?option=com_content&view=article&id=47268&catid=74&Itemid=30 (geraadpleegd op 30 januari 2018).

“Somalische piratenkoning in beroep opnieuw veroordeeld tot 20 jaar cel”, VRT, 2 juni 2017, https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2017/06/02/somalische_piratenkoninginberoeponieuwveroordeeldtot20jaarcel-1-2994588/ (geraadpleegd op 18 september 2018).

“Kenya Inks Amendment to Maritime Piracy Deal”, World Maritime News, 7 juni 2017, <http://worldmaritimeneeds.com/archives/222085/kenya-inks-amendment-to-maritime-piracy-deal/> (geraadpleegd op 19 juni 2017).

“Gulf of Guinea Interregional Network to Fight Crime at Sea”, MAST Security, 8 juni 2017, <https://www.mast-security.com/blog/maritime-security-news/gulf-guinea-interregional-network-fight-crime-sea/> (geraadpleegd op 21 juni 2017).

“Nigeria records reduced pirates’ attacks in 2017”, LSS, 29 juni 2017, <http://lss-sapu.com/2017/06/29/nigeria-records-reduced-pirates-attacks-2017/> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

“NIMASA takes Anti-Piracy Bill to National Assembly”, PM News, 31 juli 2017, <https://www.pmnewsnigeria.com/2017/07/24/nimasa-takes-anti-piracy-bill-national-assembly/> (geraadpleegd op 31 juli 2017).

“Piratenkoning krijgt geen nieuw proces, kompaan wel”, De Standaard, 7 november 2017, http://www.standaard.be/cnt/dmf20171107_03174252 (geraadpleegd op 18 september 2018).

“Somalia Inks Jeddah Amendment on Illicit Maritime Activity”, World Maritime News, 5 december 2017, <https://worldmaritimenews.com/archives/236975/somalia-inks-jeddah-amendment-on-illicit-maritime-activity/> (geraadpleegd op 22 juni 2018).

“Nigeria talks piracy laws”, Maritime Security Review, 13 december 2017, <http://www.marsecreview.com/2017/12/nigeria-talks-piracy-laws/> (geraadpleegd op 22 juni 2018).

3. Internetbronnen

AFRICOM: www.africom.mil

Afrikaanse Unie: www.au.int

Combined Maritime Forces: www.combinedmaritimeforces.com

Comité Maritime International: www.comitemaritime.org

ECCAS: www.ceeac-eccas.org

ECOWAS: www.ecowas.int

EUNAVFOR: www.eunavfor.eu

Europese Unie: www.europa.eu

International Maritime Bureau: www.icc-ccs.org

Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org

INTERPOL: www.interpol.int

Inter-Regional Coordination Centre: www.cicyaounde.org

IPATCH: www.ipatchproject.eu

Koninklijke Belgische Redersvereniging: www.kbrv.be

Lessons From Piracy: www.lessonsfrompiracy.net

Live Ships Map – AIS: www.marinetraffic.com/ais

Lloyd’s List: www.lloydslist.com

MarineLink: www.marinelink.com

Maritime Global Security: www.maritimeglobalsecurity.org

Maritime Security Centre - Horn of Africa: www.mschoa.org

Maritime Security Review: www.marsecreview.com

NAVO: www.nato.int

Oceans Beyond Piracy: www.oceansbeyondpiracy.org

Piracy Studies: www.piracy-studies.org

TradeWinds News: www.tradewindsnews.com

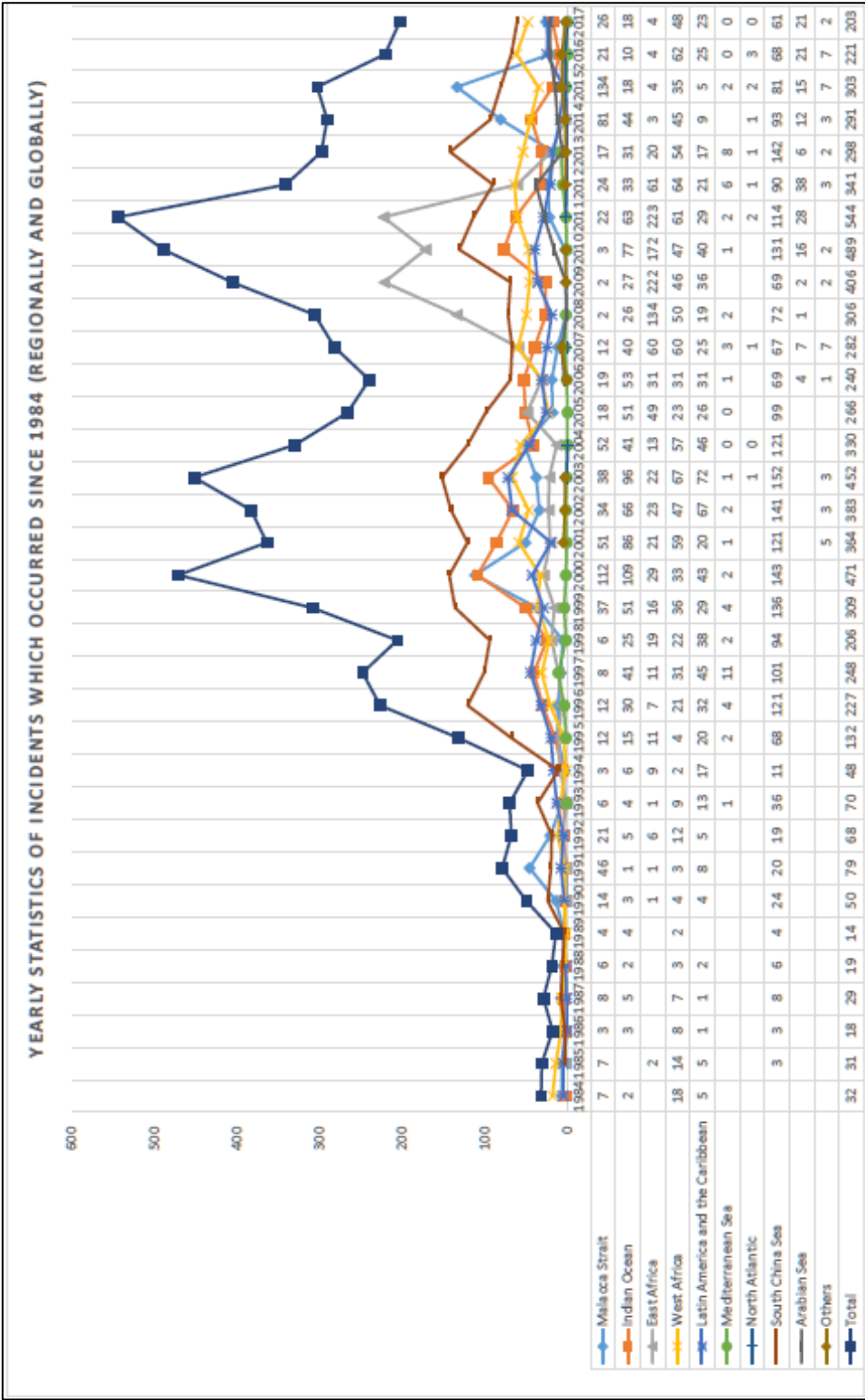
United Kingdom Maritime Trade Operations: www.ukmto.org

Verenigde Naties: www.un.org

World Maritime News: www.worldmaritimenews.com

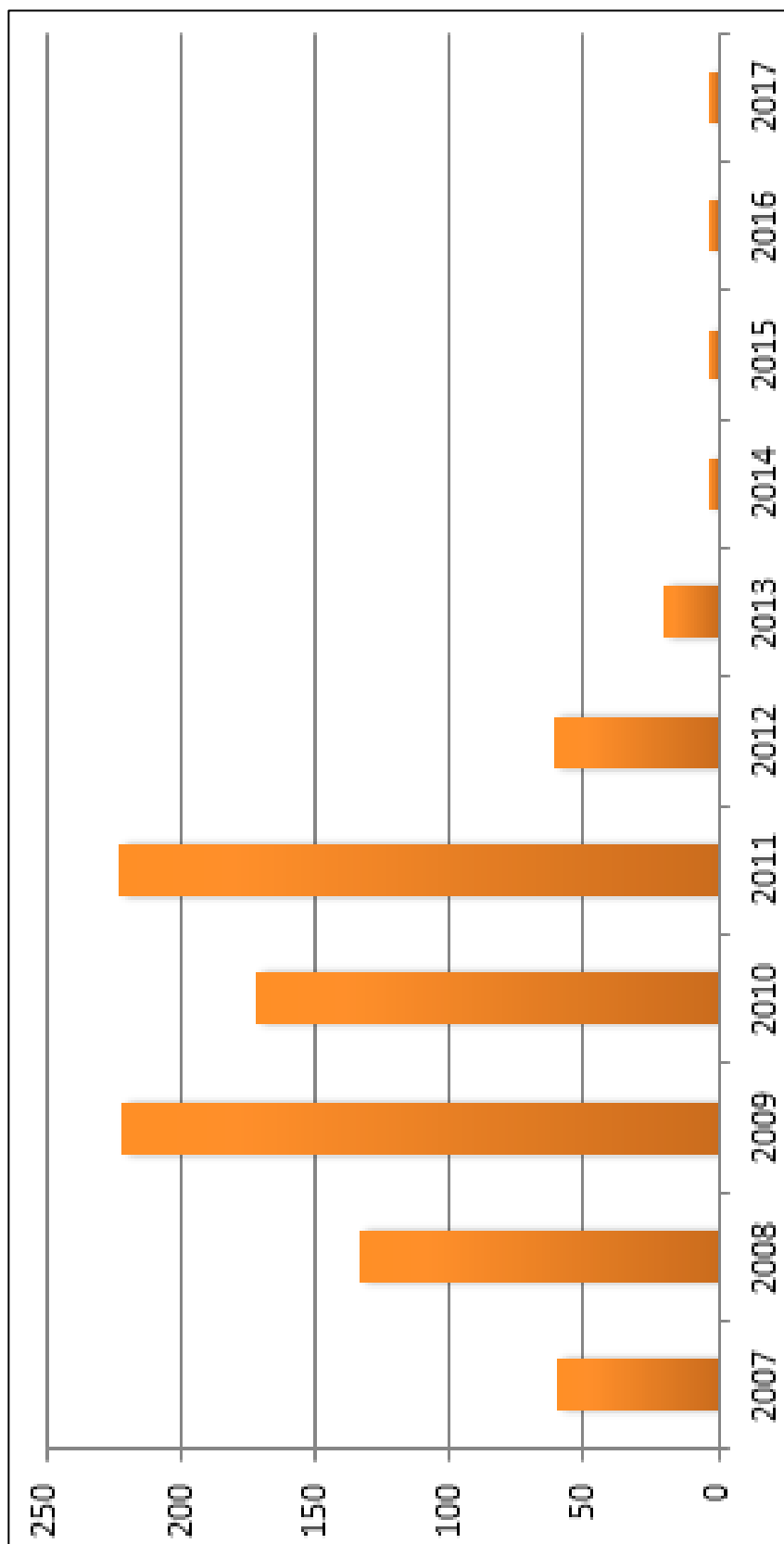
BIJLAGEN

Bijlage I: Overzicht piraterij 1984-2017²⁹⁹⁴



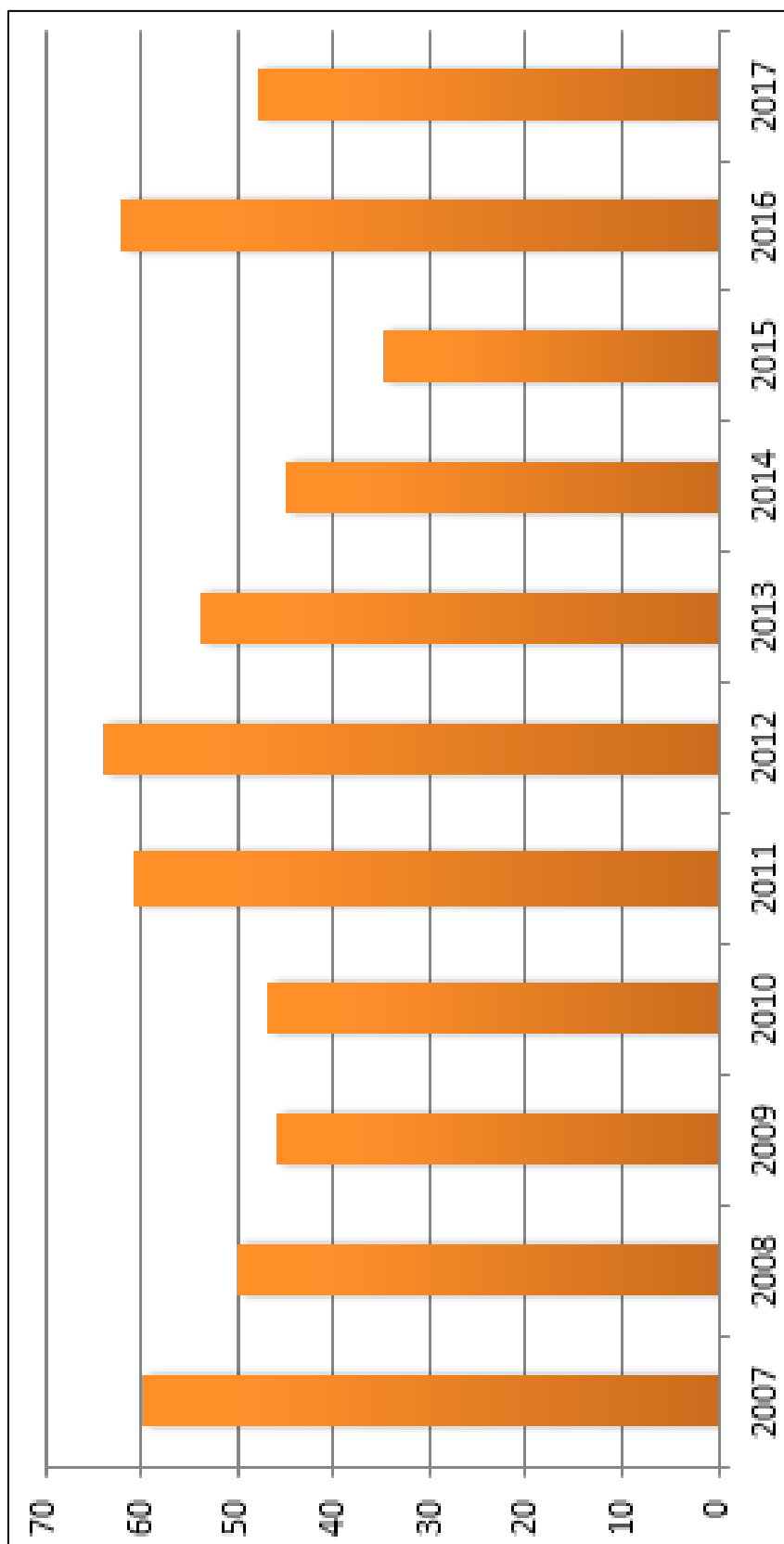
²⁹⁹⁴ Zie Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2017 (16 april 2018), *IMO Doc. MSC.4/Circ.258* (2018), Annex 4.

Bijlage II: Overzicht piraterij Oost-Afrika 2007-2017²⁹⁹⁵



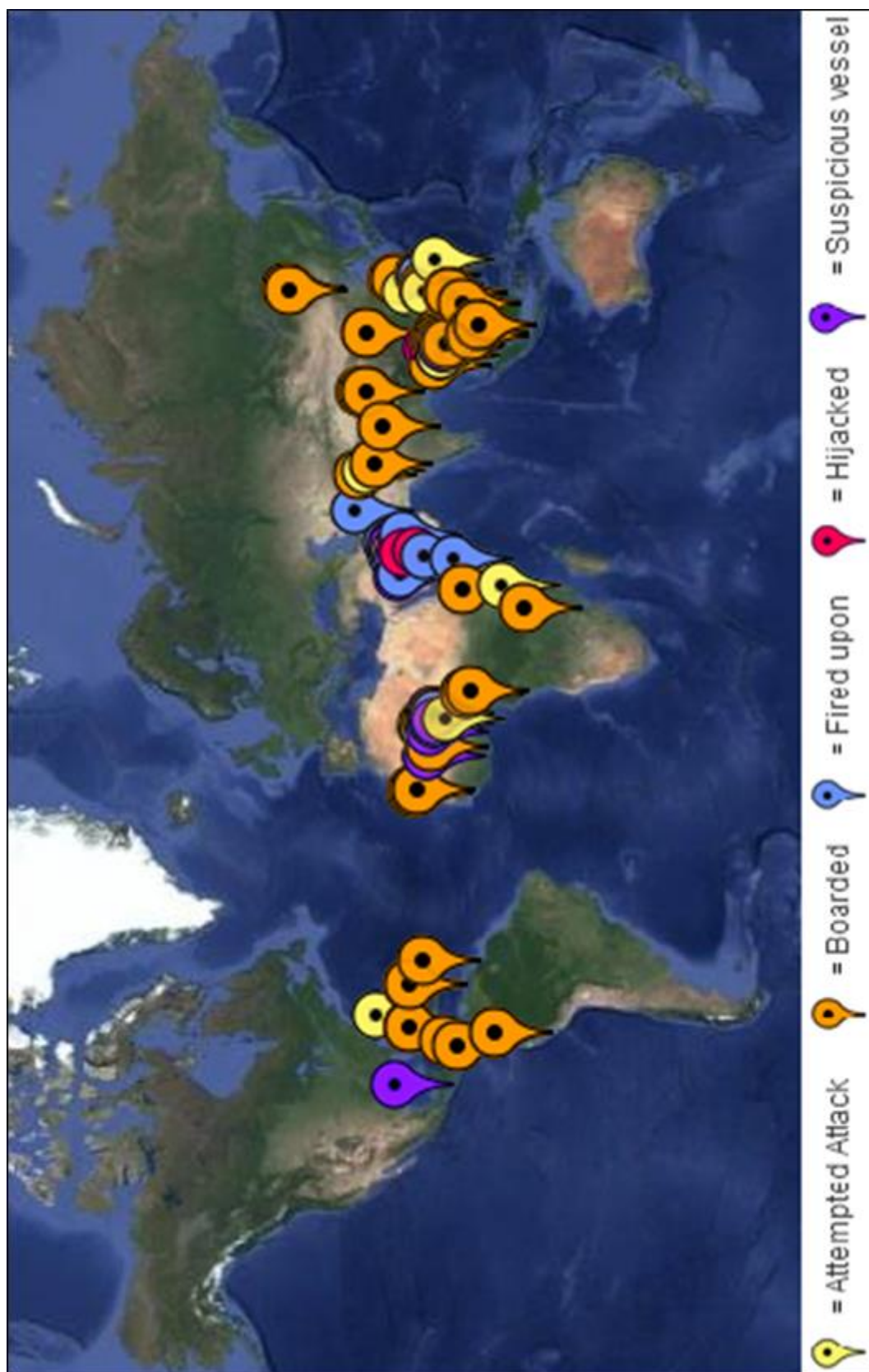
²⁹⁹⁵ Gebaseerd op Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2017 (16 april 2018), *IMO Doc. MSC.4/Circ.258* (2018), Annex 4.

Bijlage II: Overzicht piraterij West-Afrika 2007-2017²⁹⁹⁶



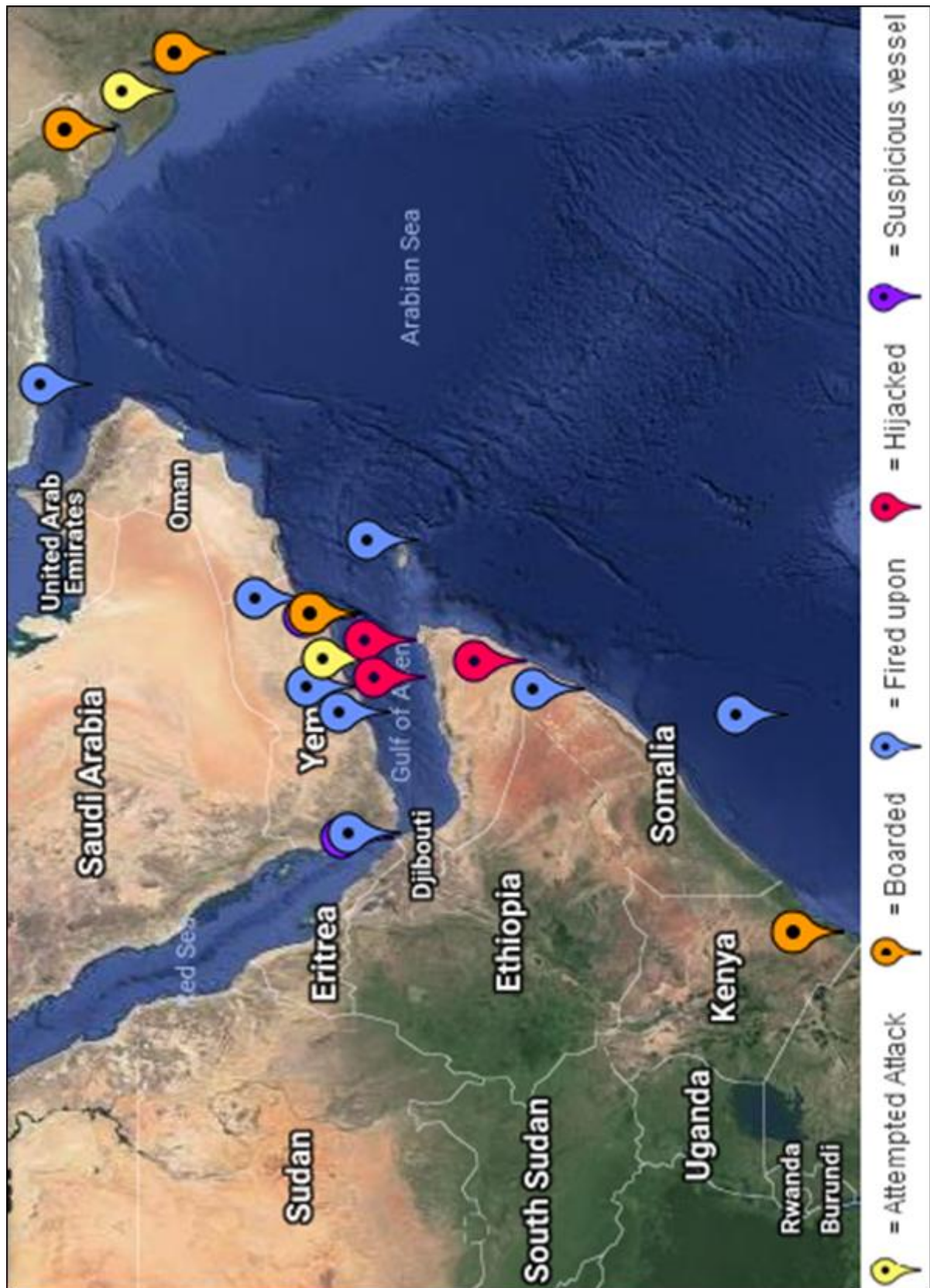
²⁹⁹⁶ Gebaseerd op Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annual report 2017 (16 april 2018), *IMO Doc. MSC.4/Circ.258* (2018), Annex 4.

Bijlage IV: Piracy & Armed Robbery Map 2017²⁹⁹⁷



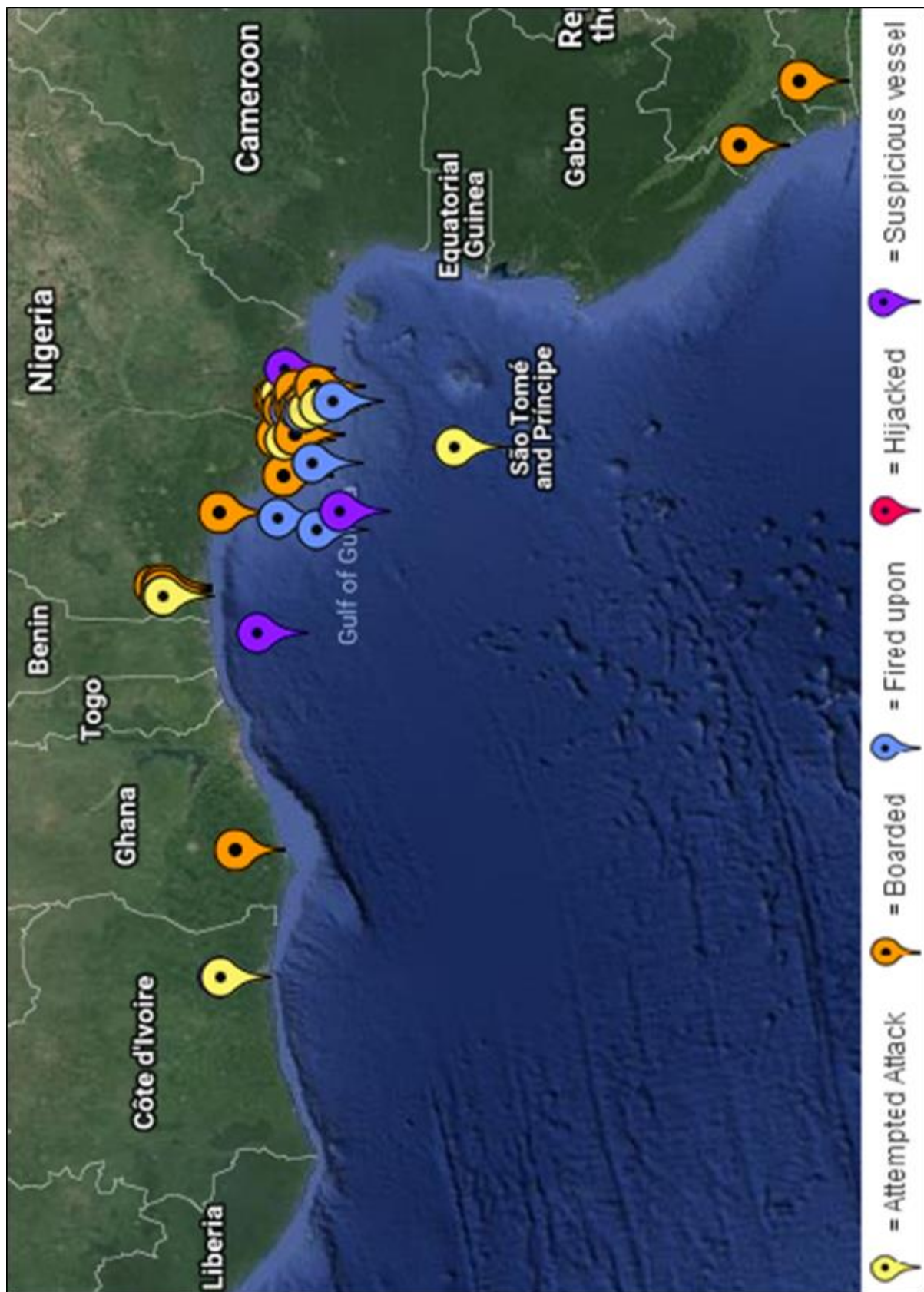
²⁹⁹⁷ Zie “IMB Piracy Map 2017”, <http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2017> (geraadpleegd op 14 mei 2015).

Bijlage V: Piracy & Armed Robbery Map 2017 – Oost-Afrika²⁹⁹⁸



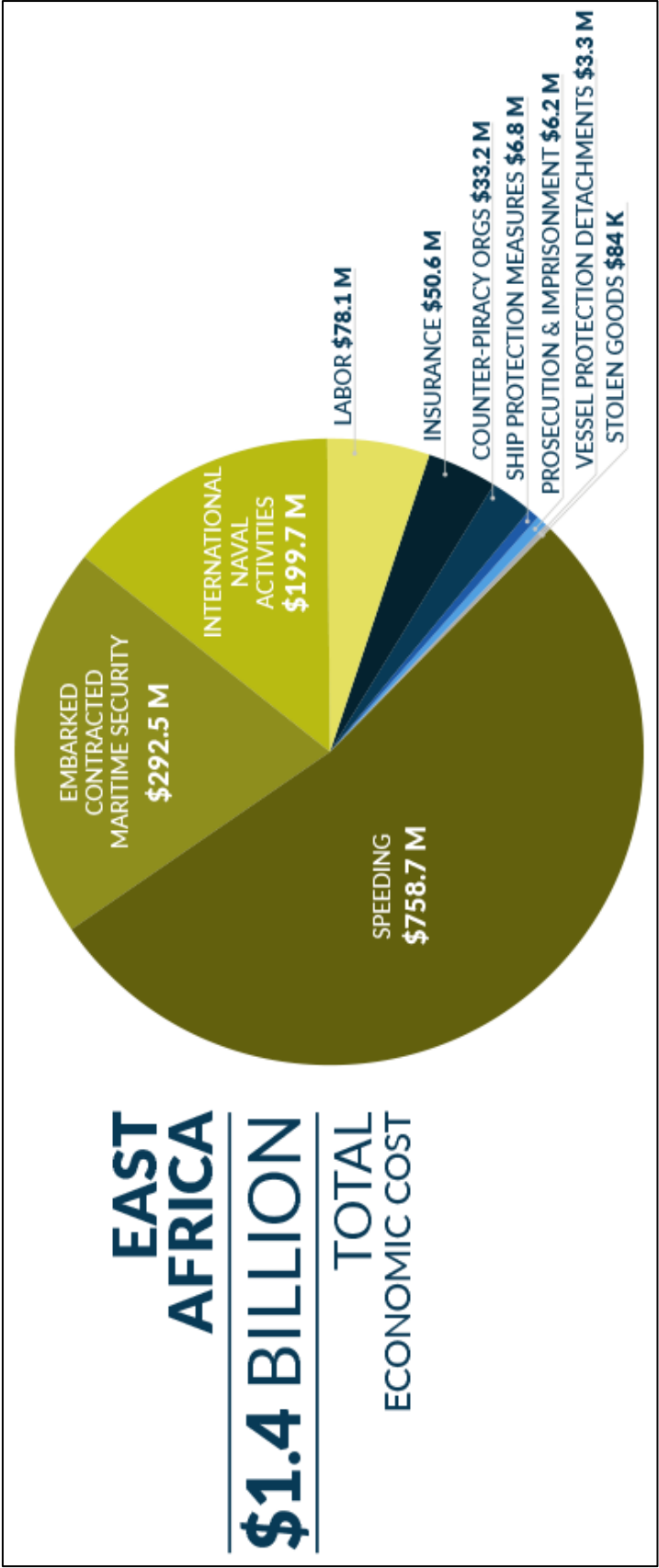
²⁹⁹⁸ Zie “IMB Piracy Map 2017”, <http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2017> (geraadpleegd op 14 mei 2015).

Bijlage VI: Piracy & Armed Robbery Map 2017 – West-Afrika²⁹⁹⁹



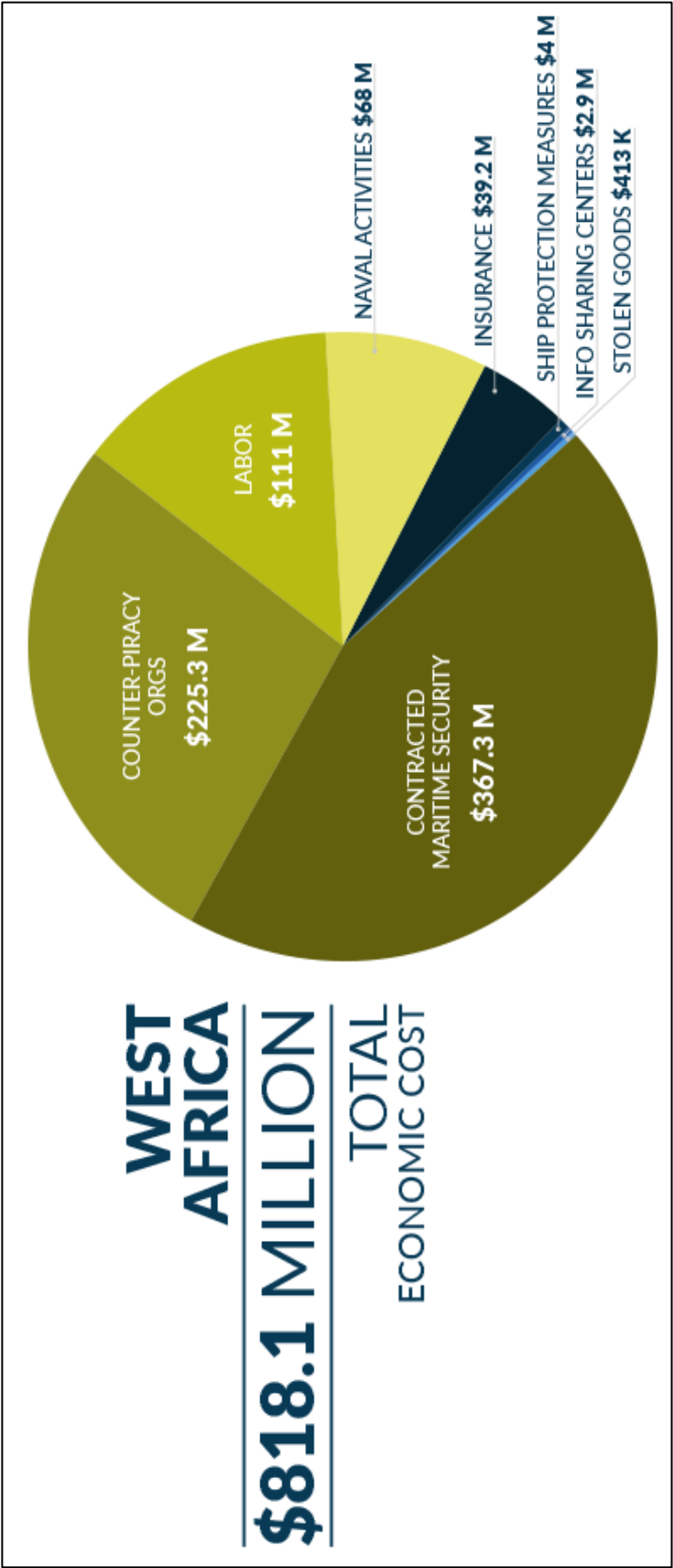
²⁹⁹⁹ Zie “IMB Piracy Map 2017”, <http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2017> (geraadpleegd op 14 mei 2015).

Bijlage VII: Economische kost Oost-Afrikaanse piraterij 2017³⁰⁰⁰



³⁰⁰⁰ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2017*, One Earth Future, 2018.

Bijlage VIII: Economische kost West-Afrikaanse piraterij 2017³⁰⁰¹



³⁰⁰¹ Zie OCEANS BEYOND PIRACY, *The State of Maritime Piracy 2017*, One Earth Future, 2018.